

ER-6n
ER-6n ABS

Motocicletta
Motocicleta
Motorfiets

MANUALE USO E MANUTENZIONE
MANUAL DEL PROPIETARIO
INSTRUCTIEBOEKJE

ESPAÑOL

Motocicleta
Manual del propietario

Instrucciones originales

¡Cada vez que vea los símbolos mostrados a continuación, siga las instrucciones indicadas por ellos! Respete siempre las normas de utilización y mantenimiento seguros.

 **PELIGRO**

PELIGRO indica una situación peligrosa que, de no evitarse, provocará daños personales graves o un accidente mortal.

 **ADVERTENCIA**

ADVERTENCIA indica una situación peligrosa que, de no evitarse, puede provocar daños personales graves o un accidente mortal.

AVISO

Los AVISOS se utilizan para aquellas practicas en las que no hay riesgo de daños personales.

NOTA

○ *NOTA indica que contiene información de ayuda o guía para la operación o el mantenimiento de la motocicleta.*

AVISO

ESTE PRODUCTO SE HA FABRICADO PARA UN USO RAZONABLE Y PRUDENTE POR PARTE DE UN CONDUCTOR CUALIFICADO Y PARA SU USO EXCLUSIVO COMO VEHÍCULO.

PREFACIO

Enhorabuena por la compra de su nueva motocicleta Kawasaki. Esta motocicleta es el resultado de la ingeniería avanzada, las pruebas exhaustivas y el esfuerzo continuo por proporcionar un nivel superior de fiabilidad, seguridad y rendimiento de Kawasaki.

Lea detenidamente el presente Manual del propietario antes de conducirla para familiarizarse totalmente con el funcionamiento correcto de los mandos de la motocicleta, así como con sus características, posibilidades y limitaciones. En este manual se ofrecen diversos consejos para una conducción segura, pero su objetivo no es proporcionar instrucciones sobre todas las técnicas y habilidades necesarias para manejar una motocicleta de forma segura. Kawasaki recomienda encarecidamente a todos los conductores de este vehículo que se inscriban en un programa de formación de motociclistas para conocer los requisitos mentales y físicos necesarios para manejar una motocicleta de forma segura.

Para garantizar una vida larga y sin problemas a su motocicleta, siga las instrucciones sobre cuidados y mantenimiento que se describen en este manual. Aquellos que deseen obtener información más detallada sobre su motocicleta Kawasaki, pueden adquirir el Manual de taller, a la venta en cualquier concesionario autorizado Kawasaki. El Manual de taller incluye información más minuciosa sobre desmontaje y mantenimiento. Aquellos que deseen realizar estas tareas ellos mismos deben, por supuesto, ser mecánicos capacitados y disponer de las herramientas especiales descritas en dicho manual.

Lleve el Manual del propietario en la motocicleta en todo momento para poder consultarlo siempre que lo necesite.

Este manual debe considerarse una pieza fija de la motocicleta y deberá acompañarla cuando se venda.

Toda la información contenida en esta publicación está basada en la información más reciente que está disponible en el momento de la publicación. No obstante, pueden existir diferencias leves entre el producto real y las ilustraciones y el texto del manual.

Todos los productos están sujetos a cambios sin previo aviso u obligación.

KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company

12 de abril de 2013 (1)

ÍNDICE

ESPECIFICACIONES

RENDIMIENTO		
Potencia máxima		53 kW (72,1 PS) a 8.500 r/min
Par máximo		64 N·m (6,5 kgf·m) a 7.000 r/min
Radio de giro mínimo		2,7 m
DIMENSIONES		
Longitud total		2.110 mm
Anchura total		770 mm
Altura total		1.110 mm
Distancia entre ejes		1.410 mm
Altura libre al suelo		130 mm
Peso útil	(E)	204 kg
	(F)	206 kg
MOTOR		
Tipo		Motor DOHC, 4 tiempos, 4 válvulas, bicilíndrico, refrigeración líquida
Cilindrada		649 cm^3
Calibre × carrera		83,0 × 60,0 mm
Relación de compresión		10,8 : 1
Sistema de arranque		Motor de arranque eléctrico
Método de numeración de cilindros		De izquierda a derecha, 1-2

Orden de combustión		1-2
Sistema de combustible		Inyección de combustible (FI)
Sistema de encendido		Batería y bobina (encendido transistorizado)
Sincronización del encendido (avanzado electrónicamente)		10° APMS a 1.300 r/min – 37° APMS a 5.000 r/min
Bujías		NGK CR9EIA-9
Sistema de lubricación		Lubricación forzada (cárter semiseco)
Aceite del motor	Tipo:	API SG, SH, SJ, SL ó SM con JASO MA, MA1 ó MA2
	Viscosidad:	SAE 10W-40
	Capacidad:	2,3 L
Capacidad de refrigerante		1,2 L

TRANSMISIÓN

Tipo de transmisión	6 velocidades, engranaje constante, cambio de velocidades con retorno
Tipo de embrague	Embrague multidisco húmedo
Sistema de transmisión	Cadena de transmisión
Relación de transmisión primaria	2,095 (88/42)
Relación de transmisión secundaria	3,067 (46/15)

Relación de transmisión general		5,473 (marcha más alta)
Relación de marchas	Primera	2,438 (39/16)
	Segunda	1,714 (36/21)
	Tercera	1,333 (32/24)
	Cuarta	1,111 (30/27)
	Quinta	0,966 (28/29)
	Sexta	0,852 (23/27)

CHASIS

Ángulo de avance		25°
Trocha		110 mm
Tamaño de neumático:	Delantero	120/70ZR17 M/C (58 W)
	Trasero	160/60ZR17 M/C (69 W)
Tamaño de llanta:	Delantera	J17M/C × MT3,50
	Trasera	J17M/C × MT4,50
Capacidad del depósito de combustible		16 L

EQUIPO ELÉCTRICO

Batería		12 V 10 Ah
Faro delantero		12 V 55 W/55 W (carretera/cruce)
Luces trasera y de frenos		LED

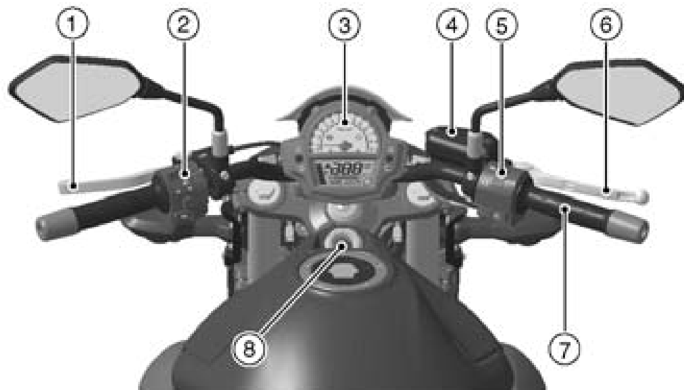
(E): ER650E

(F): ER650F

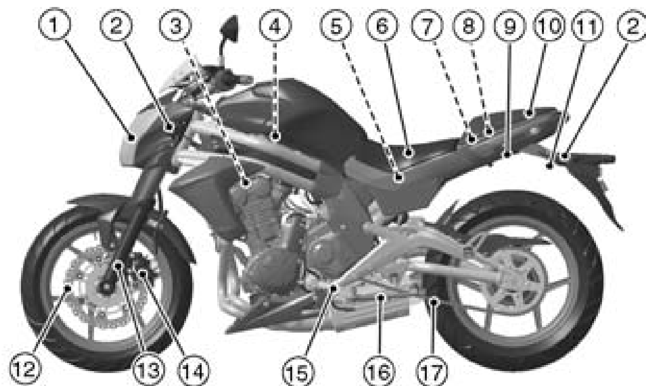
Con que sólo uno de los LED (del inglés “Light Emitting Diode”, diodo emisor de luz) de las luces trasera y de frenos no esté encendido, consulte con un concesionario autorizado Kawasaki.

Las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y pueden no aplicarse a todos los países.

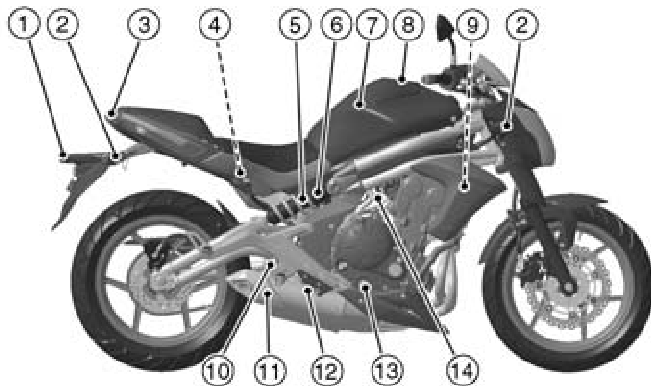
UBICACIÓN DE LAS PIEZAS



1. Maneta del embrague
2. Interruptores izquierdos del manillar
3. Panel de instrumentos
4. Depósito del líquido de freno (delantero)
5. Interruptores derechos del manillar
6. Maneta del freno delantero
7. Puño del acelerador
8. Interruptor de contacto/bloqueo de la dirección



1. Faro delantero
2. Luz del intermitente
3. Bujías
4. Filtro de aire
5. Batería
6. Asiento del conductor
7. Ganchos de sujeción del casco
8. Juego de herramientas
9. Bloqueo del asiento
10. Asiento del pasajero
11. Ganchos para atar
12. Disco de freno
13. Horquilla delantera
14. Pinza de freno
15. Pedal de cambio
16. Caballete lateral
17. Cadena de transmisión



1. Luz de matrícula
2. Luz del intermitente
3. Luces trasera y de frenos
4. Depósito del líquido de freno (trasero)
5. Amortiguador trasero
6. Regulador de la precarga del muelle
7. Depósito de combustible
8. Tapón del depósito de combustible
9. Depósito de reserva del refrigerante
10. Interruptor de la luz del freno trasero
11. Silenciador
12. Pedal de freno trasero
13. Mirilla de inspección del nivel de aceite
14. Tornillo de ajuste del ralentí

INFORMACIÓN DE CARGA Y ACCESORIOS

 **ADVERTENCIA**

Tanto la carga inadecuada como el montaje o uso incorrecto de accesorios o la modificación de la motocicleta pueden provocar condiciones de conducción inseguras. Antes de utilizar la motocicleta, compruebe que esté sobrecargada excesiva y siga estas instrucciones.

Salvo en el caso de recambios y accesorios originales Kawasaki, Kawasaki no se hace responsable del diseño ni de la colocación de los accesorios. En algunos casos, el montaje o uso incorrectos de accesorios o la modificación de la motocicleta anularán la garantía de esta; asimismo, pueden afectar negativamente a las prestaciones e incluso resultar ilegales. A la hora de elegir y utilizar accesorios y al cargar la motocicleta, usted asume personalmente la responsabilidad de su propia seguridad y la de las personas implicadas.

NOTA

○ *Los recambios y accesorios Kawasaki se han diseñado especialmente para su uso en motocicletas Kawasaki. Recomendamos encarecidamente que todos los recambios y accesorios que agregue a su motocicleta sean componentes originales Kawasaki.*

Debido a que la motocicleta es sensible a los cambios de peso y a las fuerzas aerodinámicas, deben

extremarse las precauciones al transportar equipaje, pasajeros y al colocar los accesorios adicionales. Se han elaborado las siguientes pautas que le ayudarán a tomar las decisiones pertinentes.

1. Todos los pasajeros deben estar absolutamente familiarizados con el funcionamiento de la motocicleta. El pasajero puede interferir en el control de la motocicleta al adoptar una posición inadecuada al tomar las curvas o realizar movimientos bruscos. Es importante que el pasajero permanezca sentado mientras la motocicleta está en movimiento y que no interfiera en su manejo. No transporte animales en la motocicleta.
2. Antes de iniciar la marcha debe dar instrucciones al pasajero de que mantenga los pies en el reposapiés y se sujete a usted o al asidero. Solo debe llevar a un pasajero si este tiene una estatura suficiente para llegar al reposapiés y si la motocicleta tiene instaladas estriberas.
3. El equipaje debe transportarse tan bajo como sea posible para minimizar el efecto sobre el centro de gravedad de la motocicleta. Además, se recomienda distribuir el peso del equipaje de forma equitativa a ambos lados de la motocicleta. Evite transportar equipaje que sobresalga de la parte trasera de la motocicleta.
4. El equipaje debe ir sujeto de forma segura. Asegúrese de que el equipaje no se mueve mientras conduce. Compruebe la seguridad del equipaje con tanta frecuencia como sea posible (pero no mientras la motocicleta está en marcha) y realice los ajustes necesarios.

5. No transporte objetos pesados o voluminosos en un portaequipajes. Están diseñados para objetos ligeros y si se sobrecargan pueden afectar al manejo del vehículo debido a los cambios en la distribución del peso y a las fuerzas aerodinámicas.
6. No coloque accesorios o transporte equipaje que perjudiquen el rendimiento de la motocicleta. Asegúrese de que ningún componente de iluminación ni la altura libre al suelo, la capacidad de inclinación lateral (es decir, el ángulo de inclinación), el manejo de los mandos, el recorrido de la suspensión, el movimiento de la horquilla delantera o cualquier otro aspecto del funcionamiento de la motocicleta se vean afectados de manera negativa.
7. El peso acoplado al manillar o a la horquilla delantera aumentará el peso del conjunto de la dirección y puede provocar una conducción insegura.
8. Los carenados, los respaldos y otros objetos de gran tamaño pueden interferir en la estabilidad y el manejo de la motocicleta, no sólo por su peso, sino también por las fuerzas aerodinámicas que actúan en estas superficies mientras la motocicleta está circulando. Los objetos mal diseñados o colocados pueden llevar a condiciones de conducción insegura.
9. Esta motocicleta no se ha previsto para incorporar un sidecar ni para utilizarla con un remolque u otro vehículo. Kawasaki no fabrica sidecar o remolques para motocicletas así que no puede predecir los efectos de dichos accesorios en el manejo

o la estabilidad, pero sí puede advertir que los efectos pueden ser perjudiciales y que Kawasaki no asume la responsabilidad de los resultados de ese uso despreocupado de la motocicleta. Más aún, la garantía no cubrirá ningún efecto negativo sobre los componentes de la motocicleta causado por la utilización de dichos accesorios.

Carga máxima

El peso de conductor, pasajero, equipaje y accesorios no debe superar los 200 kg.

INFORMACIÓN GENERAL

Panel de instrumentos

A. Luz indicadora verde del intermitente izquierdo
B. Tacómetro
C. Luz indicadora amarilla del ABS (solo en el modelo con ABS)
D. Luz de aviso amarilla del motor
E. Zona de peligro
F. Luz indicadora verde del intermitente derecho
G. Botón MODE
H. Luz indicadora verde de punto muerto
I. Indicador multifunción
J. Luz de aviso roja
K. Luz indicadora azul de luz larga
L. Botón RESET



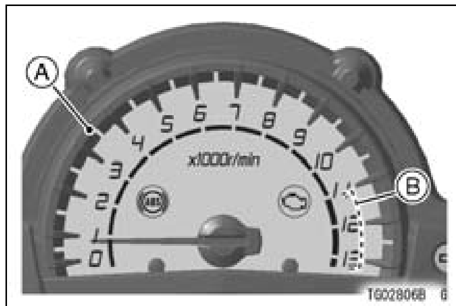
NOTA

○ *Por motivos de seguridad, no accione los botones de los instrumentos mientras conduce.*

Tacómetro

El tacómetro muestra la velocidad del motor en revoluciones por minuto (r/min). En el lado derecho de la esfera del tacómetro hay una parte denominada “zona de peligro”. Las revoluciones por minuto del motor en la zona roja o de peligro están por encima de la velocidad máxima recomendada de motor y también por encima del rango para obtener un buen rendimiento.

AVISO
No se debe permitir que las revoluciones por minuto del motor penetren en la zona roja; si se conduce estando en dicha zona, se sobrecargará el motor y podría provocarle daños considerables.

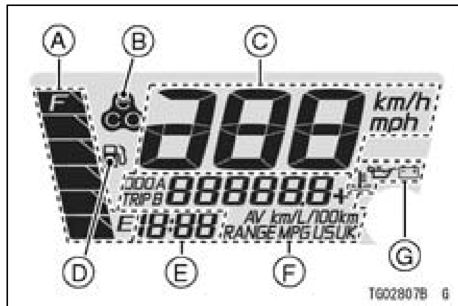


A. Tacómetro
B. Zona roja

Cuando se gira la llave de contacto a la posición “ON”, la aguja del tacómetro se mueve momentáneamente del mínimo al máximo y después va del máximo al mínimo para comprobar su funcionamiento. Si el tacómetro no funciona correctamente, deberá revisarlo en un concesionario autorizado Kawasaki.

Indicador multifunción

El indicador multifunción muestra las siguientes funciones.



A. Indicador de combustible
B. Indicador de conducción económica
C. Velocímetro
D. Símbolo de aviso de nivel de combustible
E. Reloj
F. Pantalla multifunción
- **Odómetro**
- **Medidor de distancia A**
- **Medidor de distancia B**
- **Consumo de combustible actual**
- **Consumo de combustible promedio**
- **Autonomía de crucero**

G. Símbolos de aviso

Al poner la llave de contacto en la posición “ON”, las funciones se visualizan en la pantalla inicial con todos los segmentos LCD y, a continuación, el indicador multifunción pasa al modo operativo.

Velocímetro -

El velocímetro muestra la velocidad del vehículo en valores digitales.

Configuración de las unidades -

Las unidades del panel de instrumentos pueden cambiarse de conformidad con los reglamentos locales. Antes de utilizar la motocicleta, verifique que la configuración de las unidades sea la correcta.



A. Velocímetro
B. Unidad de velocidad
C. Unidad de consumo de combustible

NOTA

○ *No utilice la motocicleta con el velocímetro indicando una unidad incorrecta (mph o km/h).*

Para cambiar la unidad de indicación del panel de instrumentos:

- Visualice el odómetro en el indicador multifunción. Consulte la sección Pantalla multifunción.
- Para seleccionar las unidades de visualización, pulse el botón RESET mientras pulsa el botón MODE.

L/100km (km/h) → km/L (km/h) → MPG US (mph) → MPG UK (mph) → L/100km (km/h)...

- Las unidades de visualización del indicador multifunción cambian según la unidad de consumo de combustible seleccionada, tal como se muestra en la ilustración.

Unidades de consumo de combustible	Unidades de velocidad	Unidades de distancia
L/100km	km/h	km
km/L		
MPG US	mph	milla
MPG UK		

Pantalla multifunción

Pulse el botón MODE para cambiar entre los siguientes modos de indicación.

Odómetro → Medidor de distancia A → Medidor de distancia B → Consumo de combustible actual → Consumo de combustible promedio → Autonomía de crucero → Odómetro...

NOTA

○ *Por motivos de seguridad, no accione los botones de los instrumentos mientras conduce.*
○ *La pantalla multifunción se muestra en la unidad definida en el modo de ajuste; consulte “Configuración de las unidades” en esta sección.*

Odómetro -

El odómetro muestra la distancia total en kilómetros o millas que ha recorrido la motocicleta. Este instrumento no se puede poner a cero.



A. Odómetro
B. Indiciación “ODO”

NOTA

○ *La información se mantiene aunque se desconecte la batería.*
○ *Cuando la cifra alcanza 999999, se detiene y no avanza más.*

Medidor de distancia -

Los medidores de distancia (TRIP A/B) muestran la distancia en kilómetros (millas) recorrida desde la última vez que se pusieron a cero.

TRIP A: 0.0 – 9999.9

TRIP B: 0.0 – 9999.9



A. Medidor de distancia A
B. Medidor de distancia B

Para poner a cero el medidor de distancia:

- Pulse el botón MODE para mostrar el medidor de distancia A o B.
- Pulse el botón RESET y manténgalo pulsado.
- Después de dos segundos, la cifra mostrada cambia a 0.0; el contador se iniciará al poner en marcha la motocicleta. El medidor sigue contando hasta que se pone a cero.

NOTA

○ *Los datos se conservan gracias a la energía de reserva aunque se haya desconectado la llave de contacto.*

○ *Si el medidor de distancia llega a 9999.9 cuando está en marcha, el medidor se reposicionará a 0.0 y continuará con el conteo.*

○ *Si se desconecta la batería, el instrumento se reiniciará en 0.0.*

Consumo de combustible actual -

Este modo de indicación muestra el consumo de comsutible actual mediante un valor numérico. La indicación del consumo de comsutible actual se renueva cada 4 segundos.



A. Consumo de comsutible actual
B. Indicación “km/L”

NOTA

○ *Para cambiar entre las unidades de indicación, consulte “Configuración de las unidades” en esta sección.*
○ *El valor numérico del velocímetro indica “– –.–” durante 4 segundos hasta marcar velocidades superiores a 0 km/h (0 mph).*

Consumo de comsutible promedio -

Este modo de indicación muestra el consumo de comsutible promedio mediante un valor numérico contado desde el comienzo de la medición hasta el momento actual. La indicación del consumo de combustible promedio se actualiza cada 4 – 6 segundos.



A. Consumo de comsutible promedio
B. Indicación “AV km/L”

- Mientras se indica el consumo de combustible promedio, pulse el botón RESET y manténgalo pulsado hasta que la indicación se reposicione a “– –. –”.

NOTA

- *Para cambiar entre las unidades de indicación, consulte “Configuración de las unidades” en esta sección.*
- *Después de reposicionar el consumo de comsutible promedio, el valor numérico no se muestra hasta que se hayan consumido 5 mL de combustible y se hayan recorrido 100 m.*
- *Aunque se desconecte el interruptor de contacto, los datos se conservan gracias a la energía de reserva.*
- *Cuando se desconecta la batería, los datos se reposicionarán a “– – –”.*

Autonomía de crucero -

Esta indicación muestra, mediante un valor numérico, la autonomía con el combustible que queda en el depósito. La indicación de la autonomía se renueva cada 20 segundos.



A. Autonomía de crucero
B. Indicación "RANGE" (autonomía)

Cuando el símbolo de aviso de combustible (⛽) parpadee en el indicador multifunción, el valor de autonomía de crucero indicará "- - -".



A. Indicación "- - -"

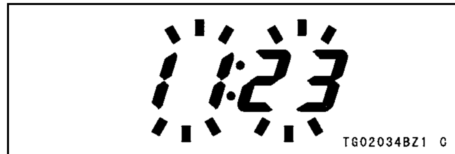
NOTA

○ *Para cambiar entre las unidades de indicación, consulte “Configuración de las unidades” en esta sección.*
○ *El margen de la indicación de la autonomía es de 0 – 999.*
○ *El valor de la autonomía de crucero puede no reflejar el valor real. Tome estos valores sólo como referencia.*

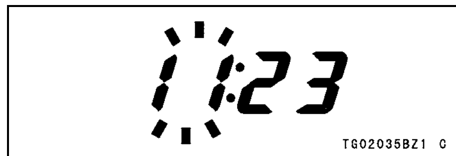
Reloj -

Para ajustar las horas y minutos, realice lo siguiente con la motocicleta parada.

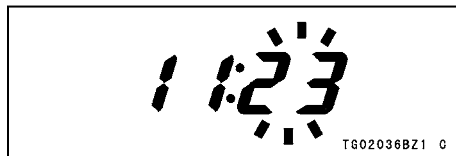
● Gire el interruptor de contacto a “ON”.
● Visualice el odómetro en el indicador multifunción. Consulte “Pantalla multifunción” en esta sección.
● Pulse el botón RESET durante más de 2 segundos. Los indicadores de horas y minutos comienzan a parpadear.



● Pulse el botón RESET. Sólo parpadearán las horas. Presione el botón MODE para adelantar las horas.



● Pulse el botón RESET. Las horas dejan de parpadear y comienzan a hacerlo los minutos. Pulse el botón MODE para adelantar los minutos.



● Pulse el botón RESET. Los indicadores de horas y minutos comienzan a parpadear nuevamente.

● Pulse el botón MODE. Los números dejan de parpadear y el reloj se pone en marcha.

NOTA

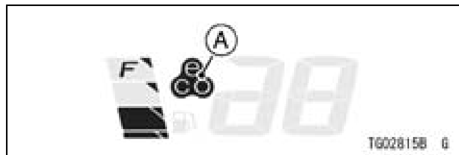
○ *Al presionar el botón MODE brevemente, las horas o los minutos aumentan uno a uno. Si se presiona y mantiene pulsado el botón, aumentarán las horas y los minutos continuamente.*

○ *Aunque el interruptor de contacto esté desconectado, el reloj continuará funcionando gracias a la energía de reserva.*

○ *Si se desconecta la batería, el reloj se reinicia en 1:00 y empieza a funcionar de nuevo al conectar la batería.*

Indicador de conducción económica -

El indicador de conducción económica aparece en el indicador multifunción cuando se conduce la motocicleta con una eficiencia óptima en el consumo de combustible. Si se presta atención al indicador de conducción económica el conductor puede maximizar el aprovechamiento de combustible.



A. Indicador de conducción económica

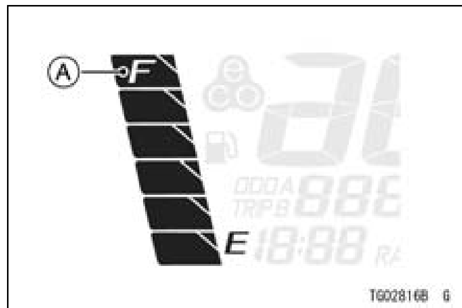
 **ADVERTENCIA**

Un ligero descuido en la carretera aumenta la posibilidad de sufrir un accidente que pueda resultar en lesiones o la muerte. No se distraiga con el indicador de conducción económica ni aparte su vista de la carretera; utilice siempre la "visión periférica".

Indicador de combustible –

El nivel de combustible en el depósito se indica mediante el número de segmentos visibles. Cuando el depósito está lleno, se muestran los 6 segmentos.

Si el indicador de combustible no se visualiza correctamente, haga revisar el instrumento por un concesionario autorizado Kawasaki.



A. Indicador de combustible

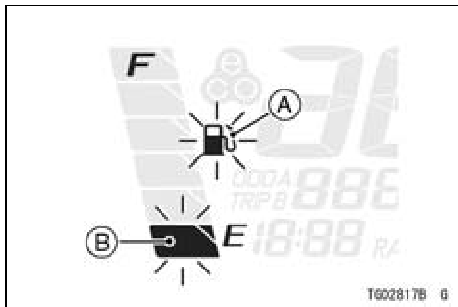
A medida que disminuye el nivel de combustible en el depósito, desaparecen los segmentos uno a uno desde F (lleno) a E (vacío). Cuando se visualice sólo el último segmento (E) en el indicador de combustible, comenzarán a parpadear el símbolo de aviso de combustible (⛽) y el segmento (E).

Esto significa que quedan aproximadamente 4 litros en el depósito. Reabastezca combustible lo antes posible cuando aparezca el símbolo de aviso de combustible (⛽) en el indicador multifunción.

Cuando la motocicleta reposa sobre el caballete lateral el indicador de nivel no muestra la cantidad exacta de combustible en el depósito. Para comprobar el nivel de combustible la motocicleta tiene que estar vertical.

Todos los segmentos y el símbolo de combustible parpadean en el caso de que se detecte circuito abierto o

cortocircuito. Haga revisar inmediatamente el cableado en un concesionario autorizado Kawasaki.



A. Símbolo de aviso de combustible ( )
B. Segmento (E)

NOTA

○ *Mientras se visualiza el aviso de combustible bajo, puede cambiar entre los modos del indicador multifunción pulsando el botón MODE.*

○ *El valor de la autonomía de crucero indica "– – –" cuando se visualiza el aviso de combustible bajo.*

Luz de indicador o de aviso:

N: el indicador de punto muerto se enciende cuando la transmisión está en punto muerto.

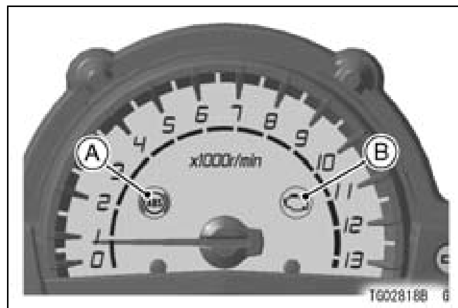
: cuando se enciende el faro con la luz de carretera, el indicador de luz de carretera se enciende.

: cuando accione el interruptor de los intermitentes hacia la izquierda o hacia la derecha, parpadeará el indicador del intermitente correspondiente.

Luz indicadora amarilla del ABS (para modelos equipados con ABS)

(ABS) : la luz indicadora de ABS (Sistema de frenos antibloqueo) se enciende al poner el contacto y se apaga poco después de iniciar la marcha. Si el ABS funciona correctamente, permanece apagada. Pero si ocurre algún problema con el ABS, el indicador se enciende y permanece encendido. Cuando la luz indicadora está encendida, el ABS no funciona; no obstante, a pesar de que el ABS falle, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Para obtener información más detallada acerca del ABS, consulte el apartado sobre el sistema antibloqueo de frenos (ABS) del capítulo CÓMO CONDUCIR LA MOTOCICLETA.



A. Luz indicadora del ABS
B. Luz de aviso del motor

Luz de aviso amarilla del motor

: la luz de aviso del motor se enciende al poner la llave de contacto en la posición ”ON” y se apaga tras comprobar que el circuito correspondiente funciona correctamente. La luz indicadora también se enciende o parpadea cuando existe algún problema en el sistema digital de inyección de combustible (DFI).

El parpadeo de esta luz indica una condición que impide el arranque del motor.

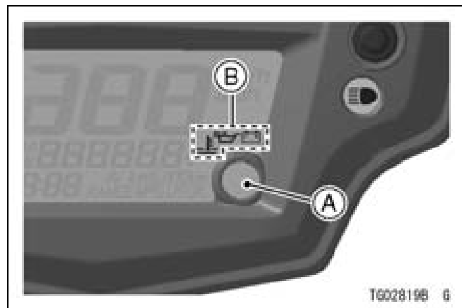
Para obtener más información, consulte el apartado sobre parada del motor en el capítulo “CÓMO CONDUCIR LA MOTOCICLETA”. Si la luz indicadora se enciende, haga revisar el sistema DFI en un concesionario autorizado Kawasaki.

Código de servicio

Cuando se produce un fallo en el sistema de inyección de combustible, se muestra el código de servicio en el indicador multifunción y se enciende la luz de aviso del motor. Si aparece el código de servicio y se enciende la luz de aviso del motor, haga revisar el sistema de control del motor en un concesionario autorizado Kawasaki.

Luz de aviso roja

Esta luz de aviso y el símbolo de aviso de la presión de aceite ( ) se encienden al poner el interruptor de encendido en “ON” y se apagan después de arrancar el motor.



A. Luz de aviso
B. Símbolos de aviso

Esta luz de aviso indica tres funciones de aviso: aviso de la temperatura del refrigerante, aviso de la presión de aceite y aviso del sistema de carga de la batería. Esta luz de aviso se enciende junto con cada símbolo de aviso: símbolo de aviso de la temperatura del refrigerante ( ), símbolo de aviso de la presión de aceite del motor ( ) y símbolo de aviso del sistema de carga de la batería ( ).

Si la luz de aviso se enciende con el motor en marcha, consulte con un concesionario autorizado Kawasaki para que comprueben la causa.

Consulte información más detallada en el apartado “Símbolos de aviso” de esta misma sección.

Símbolos de aviso

: la luz de aviso y el símbolo de aviso de la presión de aceite ( ) se encienden cada vez que la presión de aceite está peligrosamente baja o cuando el interruptor de contacto está en la posición “ON” con el motor detenido, y se apagan cuando la presión de aceite del motor está lo suficientemente alta. Consulte el capítulo MANTENIMIENTO Y AJUSTES para obtener información más detallada acerca del aceite del motor.

: la luz de aviso y el símbolo de aviso de temperatura del refrigerante ( ) se encienden siempre que la temperatura llegue a los 118 °C con la motocicleta en funcionamiento. Se trata de un aviso al conductor de que la temperatura del refrigerante es demasiado elevada. Si aparece el símbolo de aviso, detenga el motor y una vez que se haya enfriado, compruebe el nivel del líquido refrigerante en el depósito de reserva.

AVISO
Pare el motor si la luz de aviso se enciende. Un funcionamiento prolongado del motor dará lugar a daños graves derivados del sobrecalentamiento.

: la luz de aviso y el símbolo de aviso de la batería ( ) se encienden cuando el voltaje de la batería

está por debajo de 11 V o por encima de 16 V.

Si la luz de aviso y el símbolo de aviso de la batería ( ) se encienden después de haber cargado la batería, haga revisar el sistema en un concesionario autorizado Kawasaki.

Llave

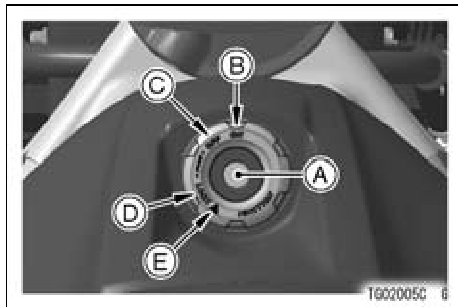
Esta motocicleta dispone de una llave de combinación, que se utiliza para el interruptor de contacto o el bloqueo de la dirección, el bloqueo del asiento y el tapón del depósito de combustible.

Los concesionarios Kawasaki disponen de llaves ciegas. Consulte a su concesionario para obtener alguna llave adicional que pueda necesitar, usando la suya original como maestra.

AVISO
Evite utilizar un llavero de cadena que pueda dañar el acabado de la motocicleta.

Interruptor de contacto/bloqueo de la dirección

Se trata de un interruptor accionado mediante una llave con cuatro posiciones. La llave se puede quitar del interruptor cuando se encuentra en posición OFF, LOCK (bloquear) o ⚠ .

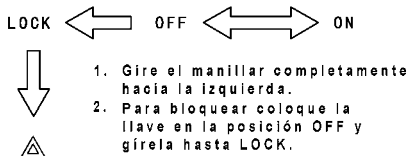


A. Interruptor de contacto/bloqueo de la dirección
B. Posición ON
C. Posición OFF
D. Posición LOCK
E. Posición ⚠

OFF	Motor apagado. Circuitos eléctricos desconectados.
ON	Motor en marcha. Se puede utilizar todo el equipamiento eléctrico.
LOCK	Dirección bloqueada. Motor apagado. Circuitos eléctricos desconectados.
⚠	Dirección bloqueada. Motor apagado. Se pueden usar los intermitentes. Demás circuitos eléctricos desconectados.

NOTA

○ *Las luces de posición, la luz de la matrícula y la luz trasera están encendidas siempre que la llave de contacto se encuentra en la posición ON. Se encenderá un faro al soltar el botón de arranque tras poner en marcha el motor. Para evitar que la batería se descargue, arranque siempre el motor inmediatamente después de girar la llave de contacto a la posición "ON".*



AVISO

No utilice un llavero metálico o pesado ni elementos accesorios; tampoco ponga otras llaves en el mismo llavero ya que podrían entrar en contacto y dañar su motocicleta. Con la llave en el encendido, asegúrese de que los manillares puedan girar libremente y por completo hacia la izquierda y hacia la derecha. Si quedara enganchada una llave de repuesto o un accesorio, se podría obstaculizar la maniobra de la dirección, desconectar la llave de contacto o dañar el interruptor de encendido.

Interruptores derechos del manillar

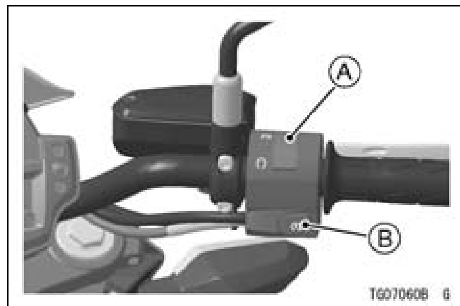
Interruptor de paro del motor:

Además del interruptor de contacto, el interruptor de paro del motor debe situarse en la posición para que la motocicleta pueda funcionar.

El interruptor de paro del motor se utiliza en casos de emergencia. Si es necesario, ponga el interruptor de paro del motor en la posición .

NOTA

- *Aunque con el interruptor de paro del motor este se para, no se desconectan todos los circuitos eléctricos. Generalmente, debe utilizarse el interruptor de contacto para parar el motor.*



A. Interruptor de parada del motor
B. Botón de arranque

Botón de arranque:

El botón de arranque acciona el arranque eléctrico cuando la transmisión está en punto muerto.

Consulte el apartado sobre arranque del motor en el capítulo “CÓMO CONDUCIR LA MOTOCICLETA” para obtener instrucciones sobre el arranque.

Interruptores izquierdos del manillar

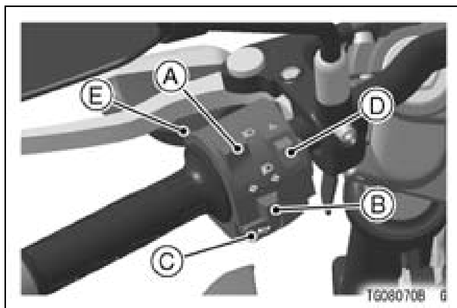
Interruptor de graduación:

Se pueden seleccionar las luces de carretera o de cruce con el interruptor de graduación. Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera ( ), la luz del indicador de luz de carretera está encendida.

Luz larga.......( )
Luz corta.......( )

NOTA

○ *Cuando el faro está en posición de luz de carretera, se encienden los dos faros. Cuando se selecciona la luz de cruce, sólo se enciende un faro.*



A. Interruptor atenuador
B. Interruptor de los intermitentes
C. Botón de la bocina
D. Interruptor de emergencia
E. Botón de ráfagas

Interruptor de los intermitentes:

Cuando se gira el interruptor de los intermitentes hacia la izquierda (⇦) o hacia la derecha (⇨), el indicador del intermitente correspondiente parpadea.

Para que dejen de parpadear, presione el interruptor.

Botón de bocina:

Al pulsar el botón de bocina, ésta suena.

Botón de ráfagas:

Cuando se pulsa el botón de ráfagas, la luz de carretera (luz de adelantamiento) se enciende para indicar al conductor del vehículo precedente que está a punto de adelantarle. La luz de adelantamiento se apaga en cuanto se suelta el botón.

Interruptor de emergencia:

Si una emergencia precisa que se detenga en el arcén de una autopista, encienda las luces de emergencia para avisar a los demás conductores de su posición.

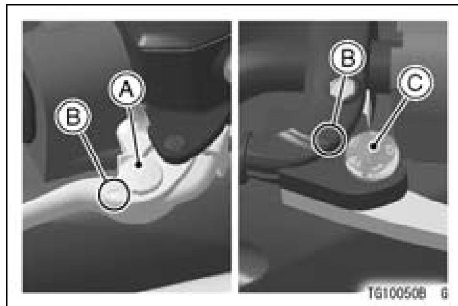
Pulse el interruptor de emergencia con el interruptor principal en la posición ON o ⚠ . Todos los intermitentes y las luces indicadoras de intermitente parpadearán.

AVISO
Si mantiene el interruptor encendido durante un periodo de tiempo largo, la batería podría descargarse por completo. Así que tenga cuidado de no usar las luces de emergencia durante más de 30 minutos.

Tensores de las manetas de freno y embrague

La maneta de freno y la de embrague disponen de un regulador. Cada tensor cuenta con cinco posiciones, de modo que la posición de la maneta suelta se puede ajustar a las manos del conductor. Presione la maneta hacia adelante y gire el regulador para hacer coincidir el número con la marca del soporte de la maneta.

La distancia mínima entre el puño y la maneta es la posición número 5 y la máxima es la posición número 1.



A. Regulador de la maneta de freno
B. Marca
C. Regulador de la maneta del embrague

Tapón del depósito de combustible

Para abrir el tapón del depósito de combustible, tire hacia arriba de la cubierta del orificio para la llave. Introduzca la llave de contacto en el tapón del depósito de combustible y gírela en sentido horario.

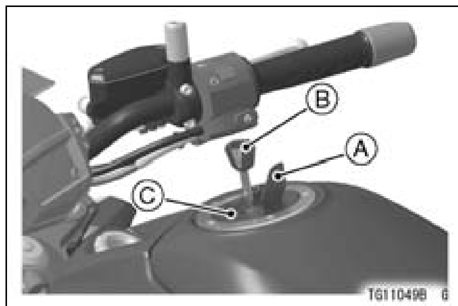
Para cerrar el tapón, empújelo para colocarlo en su sitio con la llave puesta. La llave se puede quitar girándola en sentido antihorario hasta su posición inicial. Cierre la cubierta del orificio para la llave.

NOTA

○ *El tapón del depósito de combustible no se puede cerrar si la llave no está puesta y ésta no se puede quitar a menos que el tapón se haya cerrado correctamente.*

NOTA

○ *No empuje con la llave para cerrar el tapón o éste no se podrá cerrar.*



A. Cubierta del orificio de la llave
B. Llave de contacto
C. Tapón del depósito de combustible

Combustible

Combustible:

Su motor Kawasaki ha sido diseñado para usar sólo gasolina sin plomo con un octanaje mínimo como se indica a continuación. Para evitar daños severos en el motor, nunca utilice gasolina con un octanaje inferior al valor mínimo especificado por Kawasaki.

El octanaje de una gasolina es la medida de la resistencia de esta a la detonación o “autoencendido”. El término que se suele utilizar para describir el octanaje de una gasolina es el RON (Octanaje RON).

AVISO

No use gasolina con plomo ya que dañaría el catalizador. (Para obtener más información, consulte el apartado “Catalizador” del capítulo “Cómo circular con la motocicleta”.)

AVISO

Si el motor produce “golpeteo” o “picado”, utilice una marca diferente de gasolina con un octanaje mayor. Si esta situación se prolonga, pueden producirse averías graves en el motor. La calidad de la gasolina es importante. Los combustibles de baja calidad o que no cumplen con las especificaciones industriales estándar pueden producir un rendimiento deficiente. Los problemas de funcionamiento resultantes del uso de combustibles de mala calidad o no recomendados pueden no estar cubiertos por la garantía.

Tipo de combustible y octanaje

Utilice gasolina limpia, fresca y sin plomo con un contenido de etanol no

mayor que 10 % y con un octanaje igual o superior al indicado en la tabla.

Tipo de combustible	Gasolina sin plomo
Contenido de etanol	E10 o menos
Octanaje mínimo	Índice de octano de investigación (RON) 91

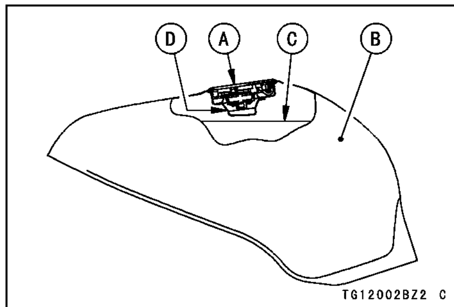
AVISO

No utilice ningún combustible cuyo contenido de etanol u otras sustancias oxigenadas superen el valor especificado para el combustible* E10 de este vehículo. El uso de un combustible inadecuado puede resultar en daños al motor y al sistema de combustible, o provocar problemas de arranque y/o de desempeño del motor.

*E10 significa que es un combustible que contiene hasta un 10% de etanol, según lo establecido por la directiva Europea.

Llenado del depósito:

Evite llenar el depósito bajo la lluvia o en lugares con mucho polvo, ya que podría contaminar el combustible.



A. Tapón del depósito
B. Depósito de combustible
C. Nivel superior
D. Boca de llenado

ADVERTENCIA

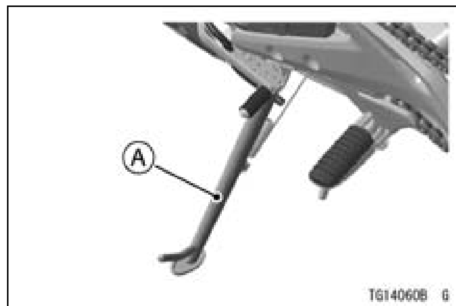
La gasolina es muy inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Al realizar el repostaje, revisión del sistema de combustible, vaciado de gasolina y/o ajuste del carburador: Antes de repostar, pare el motor y deje que se enfríe. NO fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y que no haya ninguna fuente de llamas o chispas, incluidos aparatos con llama piloto. NO llene el depósito hasta la boca de llenado o hasta la superficie de nivel del indicador. Si se llena demasiado el depósito, el calor puede dilatar el combustible y provocar que se derrame por las ventosas del tapón del depósito. Limpie inmediatamente la gasolina que se haya derramado.

AVISO

Ciertos componentes de la gasolina pueden ocasionar daños o desvanecimiento de la pintura. Extreme su atención para no derramar combustible durante el repostaje.

Caballete

La motocicleta está equipada con un caballete lateral.



A. Caballete lateral

NOTA

○ *Cuando utilice el caballete lateral, gire el manillar hacia la izquierda.*

Absténgase de sentarse en la motocicleta mientras está puesto su soporte lateral. Suba completamente el

caballete antes de sentarse en la motocicleta.

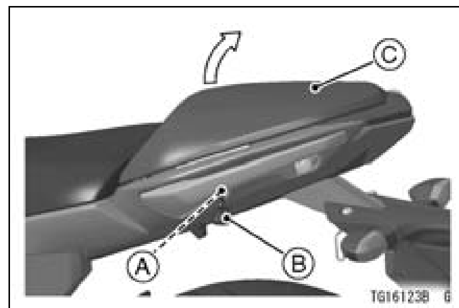
NOTA

○ *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*

Asientos

Desmontaje del asiento del pasajero

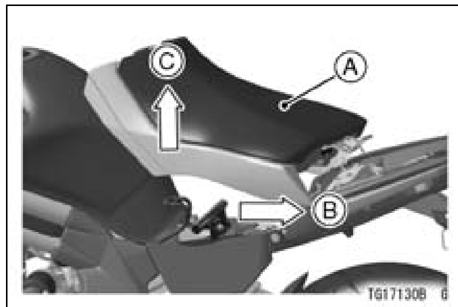
- Introduzca la llave de contacto en la cerradura del asiento y gírela en sentido horario.
- Desmonte el asiento del pasajero elevando su parte delantera mientras gira la llave de contacto.



A. Bloqueo del asiento
B. Llave de contacto
C. Asiento del pasajero

Desmontaje del asiento del conductor

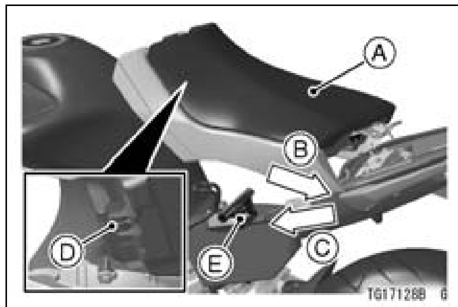
- Desmonte el asiento del pasajero.
- Deslice el asiento del conductor hacia atrás y luego desmóntelo levantando la parte delantera.



A. Asiento del conductor
B. Deslizar el asiento hacia atrás
C. Levantar el asiento

Instalación del asiento del conductor

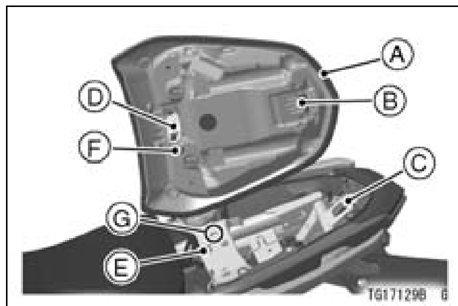
- Deslice el asiento del conductor hacia atrás para posicionarlo en el chasis.
- Deslice el asiento del conductor hacia delante hasta que la pestaña situada debajo del asiento se acople con el soporte en el chasis.



A. Asiento del conductor
B. Deslizar el asiento hacia atrás
C. Deslizar el asiento hacia delante
D. Pestaña
E. Soporte

Instalación del asiento del pasajero

- Introduzca la pestaña situada debajo del asiento del pasajero en el orificio del chasis.
- Introduzca la placa de bloqueo del asiento del pasajero en la ranura del chasis, alineando el saliente con el orificio del chasis.



A. Asiento del pasajero
B. Pestaña
C. Orificio
D. Placa de bloqueo
E. Ranura
F. Salientes
G. Orificio

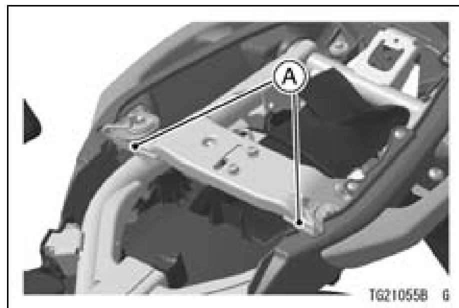
- Empuje hacia abajo la parte delantera del asiento del pasajero hasta que

el cierre se acople con un chasquido.

- Levante los extremos delantero y posterior del asiento del pasajero para comprobar si está bien sujeto.

Ganchos para el casco

Los cascos pueden engancharse en la motocicleta mediante los ganchos de sujeción para cascos ubicados debajo del asiento del pasajero.



A. Ganchos para el casco

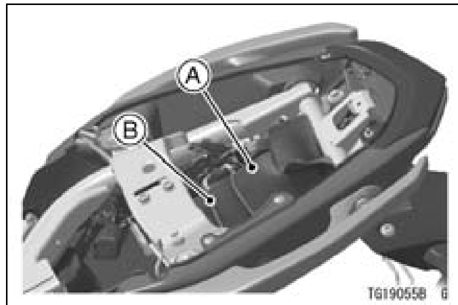
 **ADVERTENCIA**

Llevar cascos sujetos a los ganchos durante la marcha puede ocasionar un accidente al distraer al conductor u obstaculizar el manejo normal del vehículo. No conduzca la motocicleta con el casco sujeto a los ganchos.

Juego de herramientas

El juego de herramientas está situado debajo del asiento del pasajero.

Este juego incluye herramientas que se pueden utilizar para realizar reparaciones en carretera, reglajes y algunas operaciones de mantenimiento que se explican en este manual. Mantenga el juego de herramientas en su lugar original.

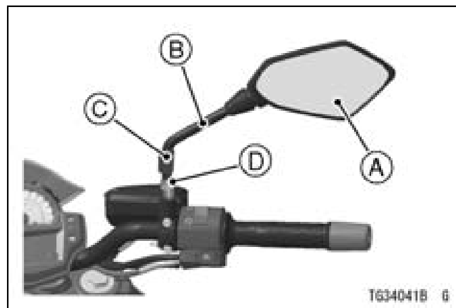


A. Juego de herramientas
B. Banda

Retrovisor

Reglaje del retrovisor

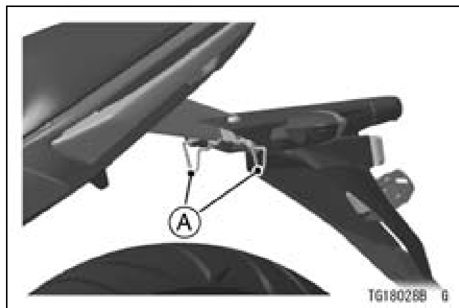
- Ajuste el retrovisor moviendo ligeramente sólo la parte de espejo del conjunto.
- Si no consigue la visibilidad posterior necesaria moviendo el espejo, ajuste la posición del soporte aflojando la contratuerca.



A. Retrovisor
B. Soporte
C. Funda de goma
D. Contratuerca

Ganchos para atar

Para amarrar objetos ligeros al asiento del pasajero utilice los ganchos de amarre situados a la izquierda y derecha del guardabarros trasero.



A. Ganchos para atar

RODAJE

Los primeros 1.600 km que recorre la motocicleta se consideran el periodo de rodaje. Si la motocicleta no se utiliza con cuidado durante este periodo, es muy posible que, tras unos miles de kilómetros, más que “acondicionar” el vehículo lo haya “estropeado”.

Deben tenerse en cuenta las siguientes reglas durante el rodaje.

- La tabla muestra la velocidad máxima recomendada del motor durante el periodo de rodaje.

Distancia recorrida	Velocidad de motor máxima
0 – 800 km	4.000 r/min
800 – 1.600 km	6.000 r/min

NOTA

○ *Cuando circule en carreteras públicas, respete los límites de velocidad establecidos por las leyes de tráfico.*

- No empiece a moverse ni acelere el motor justo después de ponerlo en marcha, incluso si el motor está caliente. Mantenga el motor arrancado durante dos o tres minutos al ralentí para que el aceite pueda llegar a todas las partes del motor.
- No acelere el motor mientras la transmisión esté en punto muerto.

 **ADVERTENCIA**

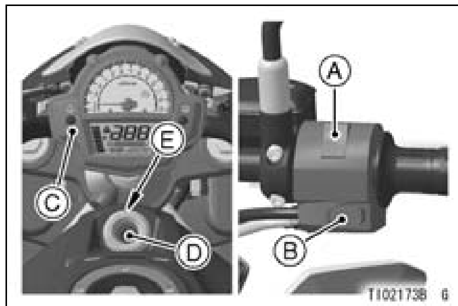
Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Además de lo expresado anteriormente, a los 1.000 km es fundamental que el propietario realice una primera revisión de mantenimiento en un concesionario autorizado Kawasaki.

CÓMO CONDUCIR LA MOTOCICLETA

Arranque del motor

- Compruebe que el interruptor de parada del motor se encuentre en la posición .
- Gire la llave de contacto a la posición “ON”.
- Verifique que el cambio se encuentre en punto muerto.
- Sin sostener el puño del acelerador, arranque el motor pulsando el botón de arranque.



A. Interruptor de parada del motor
B. Botón de arranque
C. Luz del indicador de punto muerto
D. Interruptor de contacto
E. Posición ON

NOTA

○ *La luz de aviso del motor ( ) puede permanecer iluminada durante algunos segundos. Sin embargo,*

se apagará en breve, indicando que no hay problema en conducir la motocicleta.

- *Mientras el motor está frío, el sistema de ralentí rápido aumenta automáticamente la velocidad de ralentí del motor. En este momento, la luz de aviso del motor ( ) podría encenderse si se acciona innecesariamente el puño del acelerador.*
- *La motocicleta cuenta con un sensor de caída que hace que el motor se pare automáticamente cuando se detecte una caída de la motocicleta. Si el motor no arranca, la luz de aviso del motor ( ) parpadea al pulsar el botón de arranque. Tras enderezar la motocicleta, primero gire la llave de contacto a "OFF" y luego vuelva a ponerla en "ON" antes de arrancar el motor.*

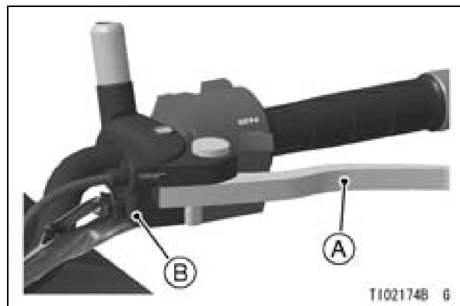
AVISO

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

NOTA

- *La motocicleta está equipada con un interruptor de bloqueo del arranque. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado. No obstante, el motor puede arrancar si se acciona la maneta del embrague y el*

caballete lateral está subido totalmente.



A. Maneta del embrague
B. Interruptor de paro del motor

AVISO

No mantenga el motor al ralentí durante más de cinco minutos o se calentará en exceso y podría dañarse.

Arranque mediante puente

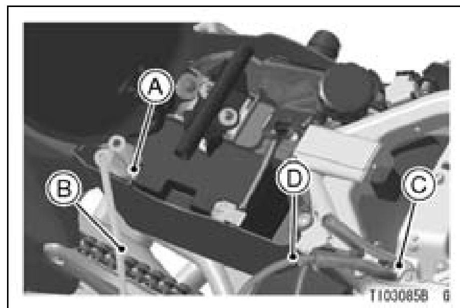
Si se queda sin batería, deberá quitarla y cargarla. Si no es viable, se puede utilizar una batería auxiliar de 12 voltios y cables para puentear y arrancar el motor.

 **PELIGRO**

El ácido de la batería genera gas hidrógeno que es inflamable y puede ocasionar explosiones en determinadas condiciones. Se encuentra siempre en las baterías, aunque estén descargadas. Mantenga cualquier llama o chispa (cigarrillos) apartadas de la batería. Protéjase los ojos mientras manipule la batería. En el caso de que el ácido de la batería entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa, lave las zonas afectadas con agua inmediatamente durante cinco minutos como mínimo. Acuda a un médico.

Conexión de los cables de puentear

- Desmonte los asientos del pasajero y del conductor.
- Asegúrese de que la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.
- Conecte un cable de puentear desde el terminal positivo (+) de la batería auxiliar al terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta.



A. Terminal positivo (+) de la batería de la motocicleta
B. Desde terminal positivo (+) de la batería auxiliar
C. Perno de montaje del asidero
D. Desde el terminal negativo (−) de la batería auxiliar

- Conecte otro cable de puente desde el terminal negativo (–) de la batería auxiliar al perno de montaje del asidero o a otra superficie metálica no pintada de su motocicleta. No utilice el terminal negativo (−) de la batería.

PELIGRO

Las baterías contienen ácido sulfúrico que puede provocar quemaduras; asimismo, genera hidrógeno, un gas muy explosivo. No realice esta última conexión en el sistema de combustible o en la batería. Evite tocar al mismo tiempo los cables positivo y negativo, así como inclinarse sobre la batería cuando efectúe esta última conexión. No conecte el cable a una batería helada. Podría explotar. No invierta la polaridad conectando positivo (+) con negativo (−) pues la batería podría explotar y causar daños graves al sistema eléctrico.

- Siga el procedimiento de arranque de motor estándar.

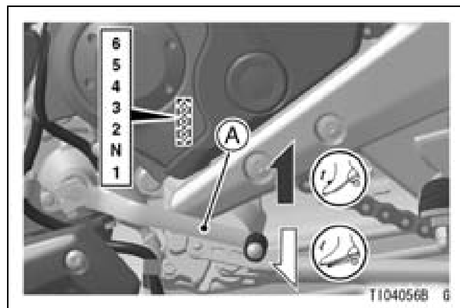
AVISO

No accione el motor de arranque continuamente durante más de cinco segundos o se sobrecalentará y la batería se descargará temporalmente. Espere 15 segundos entre cada una de las veces que accione el motor de arranque para dejar que se enfríe y que la batería se recupere.

- Una vez arrancado el motor, desconecte los cables de puentear. Desconecte primero el cable negativo (−) de la motocicleta.
- Vuelva a montar las piezas desmontadas.

Inicio de la marcha

- Compruebe que el caballete lateral esté subido.
- Apriete la maneta del embrague.
- Ponga la primera marcha.
- Acelere un poco y empiece a soltar la maneta del embrague muy lentamente.
- A medida que el embrague se acople, acelere un poco más para suministrar al motor el combustible necesario para impedir que se pare.



A. Pedal de cambio

NOTA

- *La motocicleta está equipada con un interruptor de caballete lateral. El interruptor se ha diseñado de manera que el motor no arranca cuando hay una marcha puesta y el caballete lateral está bajado.*
- *Cuando el faro delantero está en posición de luz de carretera, se encienden dos haces de faros; y en el caso de la luz de cruce, se enciende sólo uno.*

Cambio de marchas

- Suelte el acelerador mientras tira de la maneta del embrague.
- Cambie a la siguiente marcha más alta o más baja.

 **ADVERTENCIA**

Al reducir a una marcha inferior a alta velocidad se produce un aumento excesivo de las revoluciones que puede dañar el motor; asimismo, puede hacer que la rueda trasera patine, con el consiguiente riesgo de accidente. En todas las marchas, la reducción debe realizarse a menos de 5.000 r/min.

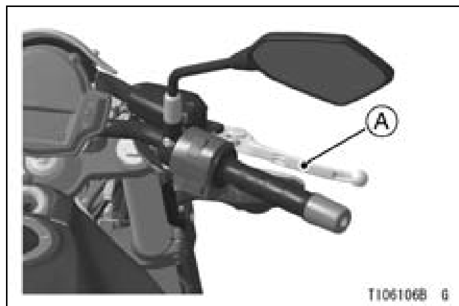
- Sitúe el acelerador a medio gas mientras suelta la maneta del embrague.

NOTA

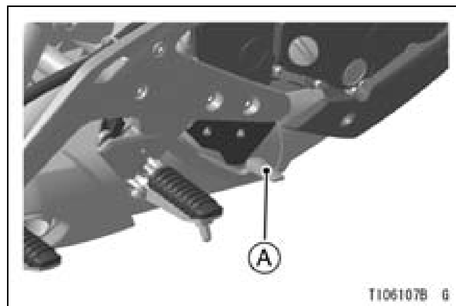
○ *La transmisión se encuentra equipada con un mecanismo localizador del punto muerto positivo. Si la motocicleta está parada, la transmisión no puede cambiar a punto muerto desde la primera marcha. Para usar este mecanismo localizador del punto muerto positivo, reduzca a primera; después, levante el pedal de cambio mientras está parado. La transmisión cambiará a punto muerto.*

Frenado

- Suelte el acelerador por completo, permanezca con el embrague acoplado (salvo si se va a cambiar de marcha) de manera que el motor ayude a ir frenando la motocicleta.
- Reduzca una marcha cada vez, de manera que la primera marcha esté puesta cuando vaya a detenerse por completo.
- Cuando se detenga, accione siempre ambos frenos al mismo tiempo. Por regla general, el freno delantero debe accionarse un poco más que el trasero. Reduzca la marcha o desembrague totalmente cuando sea necesario para evitar que el motor se detenga.
- Nunca bloquee los frenos o éstos patinarán. Al tomar las curvas, es mejor no frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.
- En el caso de frenados de emergencia, descarte reducir de marcha y concéntrese en accionar los frenos tan fuerte como sea posible sin derrapar.
- Incluso en el caso de motocicletas equipadas con ABS, si se frena al tomar la curva, la rueda puede patinar. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.



A. Maneta del freno delantero



A. Pedal de freno trasero

Sistema antibloqueo de frenos (ABS) para modelos equipados con ABS

El sistema ABS se ha diseñado para evitar que las ruedas se bloqueen al frenar de forma brusca mientras se circula recto. El sistema ABS regula automáticamente la fuerza de frenado. Al lograr, de manera intermitente, fuerza de agarre y fuerza de frenado, se ayuda a evitar que las ruedas se bloqueen y permite un control estable de la dirección al detenerse.

La función de control de frenos es idéntica que la de una motocicleta convencional. La maneta del freno se utiliza para el freno delantero y el pedal de freno para el freno trasero.

Aunque el sistema ABS proporciona estabilidad al detenerse ya que evita el bloqueo de las ruedas, recuerde las siguientes características:

- El ABS no puede compensar las condiciones adversas de la carretera, un error de juicio o un uso incorrecto de los frenos. Debe circular con la misma precaución que con motocicletas no equipadas con ABS.
- El ABS no se ha diseñado para acortar la distancia de frenado. En terrenos sueltos, desiguales o con pendiente, la distancia de detención de una motocicleta con ABS puede ser mayor que con una motocicleta sin ABS en condiciones similares. Preste especial atención en ese tipo de zonas.
- El ABS le ayudará a evitar el bloqueo de las ruedas durante un frenado en línea recta, pero no se puede controlar que la rueda no patine si se frena al tomar una curva. Cuando tome una curva, se recomienda limitar el frenado a accionar de forma suave ambos frenos pero sin frenar del

todo. Reduzca la velocidad antes de penetrar en la curva.

- Los ordenadores integrados en el ABS comparan la velocidad del vehículo con la velocidad de la rueda. Dado que el uso de neumáticos no recomendados puede afectar a la velocidad de la rueda, pueden confundir a los ordenadores, lo que puede ampliar la distancia de frenado.

 ADVERTENCIA

El sistema ABS no puede proteger al conductor de todos los posibles peligros ni sustituir a una forma de conducción segura. Debe ser consciente de cómo funciona el sistema ABS y de sus limitaciones. El conductor tiene la responsabilidad de circular a una velocidad y de una manera adecuadas a las condiciones meteorológicas, la superficie de la calzada y el tráfico.

 **ADVERTENCIA**

El uso de neumáticos no recomendados puede ocasionar que el ABS no funcione correctamente y que se amplíe la distancia de frenado. El conductor podría tener un accidente como resultado. Utilice siempre neumáticos estándar recomendados para su motocicleta.

NOTA

- *Cuando el ABS está funcionando, puede sentir unas pulsaciones en la maneta del freno o en el pedal. Es normal. No hay por qué dejar de accionar los frenos.*
- *El ABS no funciona a una velocidad igual o inferior a 6 km/h aproximadamente.*
- *El ABS no funciona si la batería está descargada.*
- *La luz del indicador de ABS puede encenderse mientras la motocicleta circula. (p. ej. la rueda delantera o trasera se acelera.) En este caso, primero gire la llave de contacto hasta la posición "OFF" y después vuelva a colocarla en la posición "ON". La luz del indicador ABS se apaga con esta acción pero si permanece encendida después de que la motocicleta vaya a una velocidad de aproximadamente 6 km/h o menos, sería necesario que un concesionario autorizado Kawasaki revisara el ABS.*

Luz indicadora amarilla de ABS:

Por regla general, la luz del indicador de ABS se enciende cuando el interruptor principal se acciona y se apaga

justo después de que la motocicleta comience a moverse.

Si la luz del indicador muestra alguno de los casos expuestos a continuación, puede haber alguna avería en el ABS. Debería dirigirse a un concesionario autorizado Kawasaki para que revisen el ABS.

- La luz no se enciende al accionar el interruptor de contacto.
- La luz permanece encendida después de que la motocicleta entre en movimiento.
- La luz se enciende y permanece encendida después de que la motocicleta comience a circular.

Recuerde que el ABS no funciona si la luz del indicador está encendida; no obstante, si el ABS falla, el sistema de frenos convencional seguirá funcionando con normalidad.

Detención del motor

- Suelte el acelerador por completo.
- Cambie la transmisión a punto muerto.
- Gire la llave de contacto a la posición “OFF”.
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.
- Bloquee la dirección.

NOTA

○ *La motocicleta cuenta con un sensor de caída que hace que el motor se pare automáticamente cuando se detecte una caída de la motocicleta. Si el motor no arranca, la luz de aviso del motor ( ) parpadea al pulsar el botón de arranque. Tras enderezar la motocicleta, primero gire la llave de contacto a “OFF” y luego vuelva a ponerla en “ON” antes de arrancar el motor.*

Parada de la motocicleta en caso de emergencia

La motocicleta Kawasaki se ha diseñado y fabricado para proporcionar un nivel de comodidad y de seguridad excelentes. No obstante, para beneficiarse por completo de la ingeniería y la perfección técnica sobre seguridad de Kawasaki, es fundamental que el propietario y el conductor lleven a cabo el mantenimiento adecuado de la motocicleta y estén totalmente familiarizados con su funcionamiento. Un mantenimiento incorrecto puede provocar una situación peligrosa que se conoce como fallo del acelerador. Dos de las causas más comunes del fallo del acelerador son:

1. Un filtro de aire mal revisado y obstruido permite que la suciedad y el polvo penetren en el cuerpo del acelerador y se peguen al acelerador abierto.
2. Durante el desmontaje del filtro de aire, la suciedad puede entrar y taponar el sistema de inyección de combustible.

En una situación de emergencia, como es que el acelerador falle, el vehículo se puede detener accionando los frenos y desembragando. Una vez iniciado este procedimiento para detenerse, se puede usar el interruptor de paro del motor para detener el motor. Si utiliza el interruptor de paro del motor, apague el interruptor de contacto tras detener la motocicleta.

Aparcamiento

 **ADVERTENCIA**

Si opera o estaciona la motocicleta cerca de materiales inflamables puede ocasionar un incendio cuyas consecuencias podrían incluir daños materiales o lesiones de gravedad.
No deje su motocicleta funcionando al ralentí o estacionado en una zona con plantas altas u hojas secas, o en donde otros materiales inflamables puedan entrar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

 **ADVERTENCIA**

El motor y el sistema de escape pueden alcanzar temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento normal y provocar quemaduras graves.
Nunca toque un motor caliente, tubo de escape o silenciador durante la operación o después de parar el motor.

- Cambie la transmisión a punto muerto y gire la llave de contacto a la posición “OFF”.
- Sostenga la motocicleta sobre el caballete lateral en una superficie firme y llana.

AVISO

No aparque en una superficie un poco o muy inclinada ya que la motocicleta podría caerse.

- Si aparca en un garaje u otra estructura, asegúrese de que esté bien ventilada y que la motocicleta no esté cerca de ninguna fuente de llamas o chispas, incluido cualquier dispositivo con llama de encendido.

 ADVERTENCIA

La gasolina es muy inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Sitúe el interruptor de contacto en "OFF". No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto.

- Bloquee la dirección para evitar el robo.

NOTA

○ *Cuando se detiene cerca del tráfico por la noche, deje los intermitentes encendidos para hacerse ver mejor girando la llave de contacto a la*

posición ⚠ y pulsando el interruptor de luces de emergencia.

Convertidor catalítico

Esta motocicleta está equipada con un convertidor catalítico en el sistema de escape. El convertidor reacciona con el monóxido de carbono, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno para convertirlos en dióxido de carbono, agua, nitrógeno y oxígeno, permitiendo que los gases de escape que se liberan a la atmósfera sean mucho más limpios.

Para que el convertidor catalítico funcione correctamente, deben tenerse en cuenta las precauciones siguientes.

 **ADVERTENCIA**

Si opera o estaciona la motocicleta cerca de materiales inflamables puede ocasionar un incendio cuyas consecuencias podrían incluir daños materiales o lesiones de gravedad.
No deje su motocicleta funcionando al ralentí o estacionado en una zona con plantas altas u hojas secas, o en donde otros materiales inflamables puedan entrar en contacto con el silenciador o el tubo de escape.

 **ADVERTENCIA**

El motor y el sistema de escape pueden alcanzar temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento normal y provocar quemaduras graves.
Nunca toque un motor caliente, tubo de escape o silenciador durante la operación o después de parar el motor.

- Utilice únicamente gasolina sin plomo. Nunca use gasolina con plomo. La gasolina con plomo reduce significativamente la capacidad del convertidor catalítico.
- No circule con el vehículo si se ha producido un fallo de encendido en el motor o en un cilindro. En estas condiciones, la mezcla de aire y combustible sin quemar que fluye del motor acelera excesivamente la

reacción del convertidor, provocando que se sobrecaliente y se pueda dañar cuando el motor está caliente, o bien reduce el rendimiento del convertidor cuando el motor está frío.

CONDUCCIÓN SEGURA

Técnicas de conducción segura

Los puntos expuestos a continuación se aplican al uso diario de la motocicleta y deben tenerse en cuenta para garantizar una conducción segura y eficaz del vehículo.

Por motivos de seguridad, se recomienda encarecidamente proteger los ojos y usar casco. Deberá conocer y verificar las normativas de seguridad en vigor aplicables antes de conducir la motocicleta. Asimismo, se deben utilizar guantes y calzado adecuado como protección adicional en caso de que ocurra algún percance.

Las motocicletas no proporcionan la misma protección contra impactos que un automóvil, así que es extremadamente importante realizar una conducción defensiva además de llevar ropa de protección. No permita que la ropa protectora le cree una falsa sensación de seguridad.

Durante la marcha, mantenga siempre las dos manos en los manillares y los dos pies en las estriberas. Puede ser peligroso retirar las manos del manillar o los pies de las estriberas durante la marcha. Con sólo retirar una mano o un pie, puede provocar una pérdida de la capacidad para controlar y maniobrar la motocicleta.

Antes de cambiar de carril, mire por encima del hombro para asegurarse de que el camino está libre. No confíe exclusivamente en el retrovisor ya que podría malinterpretar la distancia y la velocidad de un vehículo, o ni siquiera verlo.

De forma general, debe actuar con suavidad ya que si acelera, frena o gira con brusquedad puede perder el control, especialmente sobre superficies mojadas o sueltas en las que la capacidad de maniobra es menor.

Cuando suba por pendientes muy inclinadas, cambie a una marcha baja para contar con potencia de sobra en lugar de sobrecargar el motor.

Al accionar los frenos, use tanto el delantero como el trasero. Si se acciona sólo un freno en el caso de un frenado brusco, la motocicleta podría patinar y perderse el control.

Al descender por pendientes largas, controle la velocidad del vehículo soltando el acelerador. Use los frenos delantero y trasero para un frenado auxiliar.

En condiciones de humedad, utilice más el acelerador para controlar la velocidad del vehículo y menos los frenos delantero y trasero. El acelerador debe utilizarse también de manera juiciosa para evitar que la rueda trasera patine debido a una aceleración o deceleración demasiado rápida.

Es importante circular a la velocidad adecuada y evitar aceleraciones rápidas innecesarias no sólo por cuestiones de seguridad y bajo consumo de combustible sino también para alargar la vida del vehículo y disfrutar de una conducción más silenciosa.

En firmes irregulares, preste atención, reduzca la velocidad y agarre con fuerza el depósito de combustible entre las rodillas para obtener una mayor estabilidad.

Cuando es necesario acelerar rápidamente, por ejemplo, para adelantar, reduzca a una marcha más baja para obtener la potencia necesaria.

No reduzca de marcha cuando las r/min sean demasiado altas para impedir que el motor se dañe debido a un exceso de revoluciones.

Evite zigzaguear de manera innecesaria; esto es importante tanto para su propia seguridad como para la de los demás conductores.

Comprobaciones diarias

Siempre que vaya a conducir la moto, realice las comprobaciones siguientes. El tiempo necesario es mínimo y si realiza estas comprobaciones habitualmente, le ayudarán a garantizar una conducción segura y fiable.

Si detecta alguna irregularidad en estas comprobaciones, consulte el capítulo MANTENIMIENTO Y AJUSTES o acuda al concesionario para que se lleven a cabo las acciones necesarias para que la motocicleta esté en condiciones de volver a circular de manera segura.

 **ADVERTENCIA**

La omisión de estas comprobaciones antes de la utilización puede ser causa de una avería grave o un accidente. Compruebe los siguientes puntos cada día, antes de la puesta en marcha.

 **PELIGRO**

Los gases de escape contienen monóxido de carbono, un gas incoloro, inodoro y tóxico.
La inhalación de monóxido de carbono puede provocar lesiones cerebrales graves o la muerte.
No haga funcionar el motor en espacios cerrados. Póngalo en marcha únicamente en lugares bien ventilados.

Combustible .... Suministro adecuado en el depósito, no hay pérdidas.
Aceite de motor .... Nivel de aceite entre las marcas de nivel.
Neumáticos .... Presión de aire (en frío):

Delantero	Hasta 200 kg de carga	225 kPa (2,25 kgf/cm²)
Trasero	Hasta 200 kg de carga	250 kPa (2,50 kgf/cm²)

Coloque el tapón de la válvula de aire.

Cadena de transmisión
Flojedad: 25 – 35 mm
Lubrique la cadena de transmisión si está seca.

Pernos y tuercas .... Compruebe que los componentes, ejes y todos los mandos de la dirección y la suspensión estén correctamente apretados y sujetos.

Dirección .... Giro suave pero no demasiado suelto entre los topes. Los cables de los mandos no están agarrotados.

Frenos .... Desgaste de la pastilla del freno: espesor del forro remanente más de 1 mm. No existen pérdidas de líquido de freno.

Acelerador .... Juego del puño del acelerador: 2 – 3 mm.
Embrague .... Juego de la maneta del embrague: 2 – 3 mm.

	La maneta del embrague funciona con suavidad.
Refrigerante	No existen pérdidas de líquido refrigerante. El nivel del líquido refrigerante está entre las marcas de nivel (con el motor frío).
Equipo eléctrico	Todas las luces (faro delantero, luces trasera y de freno, intermitentes, luz de indicador o de aviso) y la bocina funcionan.
Interruptor de paro del motor	Detiene el motor.
Caballete lateral	Vuelve totalmente a su posición por la tensión del muelle. El muelle de retorno no está flojo o dañado.

Consideraciones adicionales al circular a velocidad alta

Frenos: está de más insistir en la importancia de los frenos, sobre todo, cuando se conduce a velocidad alta. Compruebe que estén bien ajustados y funcionen correctamente.

Dirección: si la dirección está floja, se puede perder el control. Compruebe que el manillar gire libremente pero sin juego.

Neumáticos: conducir a alta velocidad exige mucho a los neumáticos, así que es crucial disponer de neumáticos de calidad para una conducción segura. Examine su estado general, ínflelos a la presión correcta y compruebe el equilibrado de las ruedas.

Combustible: hay combustible suficiente para el incremento del consumo durante la conducción a altas velocidades.

Aceite del motor: para evitar el agarrotamiento del motor y la consiguiente pérdida de control, asegúrese de que el nivel del aceite esté en la marca de nivel superior.

Refrigerante: para evitar el sobrecalentamiento, compruebe que el nivel del refrigerante se encuentre en la marca de nivel superior.

Equipo eléctrico: asegúrese de que el faro delantero, la luz trasera, la luz de freno, los intermitentes, la bocina, etc. funcionan correctamente.

Varios: compruebe que todas las tuercas y los pernos estén apretados y que las piezas relativas a la seguridad se hallan en buenas condiciones.

 **ADVERTENCIA**

Las características de manejo de una motocicleta a velocidades altas pueden variar de aquellas a las que está acostumbrado cuando circula a la velocidad permitida en autopista. No intente conducir a velocidades altas a menos que haya recibido la formación suficiente y disponga de las habilidades necesarias.

MANTENIMIENTO Y AJUSTES

El mantenimiento y los ajustes descritos en este capítulo deben llevarse a cabo según la tabla de mantenimiento periódico para que la motocicleta se encuentre en buen estado para circular. **El mantenimiento inicial es de vital importancia y no debe descuidarse.**

Con un conocimiento básico de mecánica y el uso de las herramientas adecuadas, debería ser capaz de realizar muchas de las tareas de mantenimiento descritas en este capítulo. Si carece de la experiencia necesaria o duda de su capacidad, se recomienda que sea un mecánico cualificado el que lleve a cabo todos los reglajes, el mantenimiento y las labores de reparación.

Tenga presente que Kawasaki no puede asumir ninguna responsabilidad por los daños ocasionados tras un reglaje incorrecto o inadecuado del propietario.

Tabla de mantenimiento periódico

K: Debe ser revisado en un concesionario autorizado Kawasaki.
*: Para lecturas de odómetro superiores, repita los pasos con el intervalo de frecuencia especificado en este documento.
#: Realice la revisión con más frecuencia en condiciones adversas: polvo, humedad, barro, alta velocidad o frecuentes arranques/paradas.

1. Comprobación periódica (elementos relacionados con el motor)

	Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 ➡ 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Holgura de la válvula - inspeccionar		cada 42.000 km							125

Frecuencia / Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ ➡	*Lectura del odómetro km × 1.000							Consulte la página
	Cada	1	6	12	18	24	30	36	
Funcionamiento del acelerador (juego, retorno suave, sin resistencia) - inspeccionar	año	●		●		●		●	127
K Sincronización de los cuerpos del acelerador - inspeccionar				●		●		●	130
Velocidad al ralentí - inspeccionar		●		●		●		●	131

	Frecuencia Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Fugas de combustible (tubos y mangueras de combustible) - inspeccionar	año	●		●		●		●	–
K	Daños en las mangueras de combustible - inspeccionar	año	●		●		●		●	–
K	Estado de la instalación de las mangueras de combustible - inspeccionar	año	●		●		●		●	–

Frecuencia Operación (elementos del motor)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Nivel del líquido refrigerante - inspeccionar		●		●		●		●	120
Fugas de líquido refrigerante - inspeccionar	año	●		●		●		●	117
Daños en las mangueras del radiador - inspeccionar	año	●		●		●		●	117
Estado de la instalación de las mangueras del radiador - inspeccionar	año	●		●		●		●	117

Frecuencia Operación (elementos del motor)		Lo que ocurra primero Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
K	Daños en el sistema de succión de aire - inspeccionar				●		●		●	124

2. Inspección periódica (elementos relacionados con el chasis)

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000: 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Embrague y transmisión:									
Funcionamiento del embrague (juego, acoplamiento, desacoplamiento) - inspeccionar		●		●		●		●	133
Lubricación de la cadena de transmisión - inspeccionar #		cada 600 km							143
Flojedad de la cadena de transmisión - inspeccionar #		cada 1.000 km							136

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Desgaste de la cadena de transmisión - inspeccionar #				●		●		●	141
K	Desgaste de la guía de la cadena de transmisión - inspeccionar				●		●		●	–
Ruedas y neumáticos:										
	Presión de aire de los neumáticos - inspeccionar	año			●		●		●	159

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Daños en ruedas o neumáticos - inspeccionar				●		●		●	160
	Desgaste del dibujo de los neumáticos - inspeccionar				●		●		●	160
K	Daños en los cojinetes de las ruedas - inspeccionar	año			●		●		●	–

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	→ *Lectura del odómetro km × 1000							Consulte la página
		1	6	12	18	24	30	36	
Sistema de frenos:									
Fugas del líquido de frenos - inspeccionar	año	●	●	●	●	●	●	●	145
Daños en las mangueras de frenos - inspeccionar	año	●	●	●	●	●	●	●	145
Desgaste de las pastillas de freno - inspeccionar #			●	●	●	●	●	●	144

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000: 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Estado de la instalación de las mangueras de frenos - inspeccionar	año	●	●	●	●	●	●	●	145
Nivel del líquido de frenos - inspeccionar	6 meses	●	●	●	●	●	●	●	146
Funcionamiento de los frenos (efectividad, juego, resistencia) - inspeccionar	año	●	●	●	●	●	●	●	149

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Funcionamiento del interruptor de la luz de freno - inspeccionar		●	●	●	●	●	●	●	150
Suspensiones:									
Funcionamiento de la horquilla delantera/amortiguador trasero (funcionamiento suave) - inspeccionar				●		●		●	153, 154

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
	Fugas de aceite de las horquillas/amortiguador trasero - inspeccionar	año			●		●		●	153, 154
Dirección:										
K	Juego de la dirección - inspeccionar	año	●		●		●		●	–
K	Cojinetes de la tija de dirección - lubricar	2 años					●			–

Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1000: 1	6	12	18	24	30	36	Consulte la página
Sistema eléctrico:									
Funcionamiento de luces e interruptores - inspeccionar	año			●		●		●	–
Dirección del haz de luz del faro delantero - inspeccionar	año			●		●		●	169
Funcionamiento del interruptor de caballete lateral - inspeccionar	año			●		●		●	–

	Frecuencia / Operación (elementos del chasis)	Lo que ocurra primero ↓ Cada	→ *Lectura del odómetro km × 1000							Consulte la página
			1	6	12	18	24	30	36	
	Funcionamiento del interruptor de paro del motor - inspeccionar	año			●		●		●	–
Chasis:										
K	Piezas del chasis - lubricar	año			●		●		●	175
K	Tuercas y pernos apretados - inspeccionar		●		●		●		●	–

3. Cambio periódico

	Frecuencia Cambie/sustituya el elemento	Lo que ocurra primero ⬇ Cada	➡ *Lectura del odómetro km × 1.000 1	12	24	36	48	Consulte la página
K	Elemento del filtro de aire - sustituir #	cada 18.000 km						126
	Aceite del motor - cambiar #	año	●	●	●	●	●	113
	Filtro de aceite - sustituir	año	●	●	●	●	●	113
K	Mangueras de combustible - sustituir	5 años						–
K	Refrigerante - cambiar	3 años				●		123
K	Mangueras del radiador y juntas tóricas - sustituir	3 años				●		–
K	Mangueras de freno - sustituir	4 años					●	–
K	Líquido de frenos (delantero y trasero) - cambiar	2 años			●		●	149
K	Piezas de goma de la bomba y pinza de freno - sustituir	4 años					●	–

Frecuencia / Cambie/sustituya el elemento	Lo que ocurra primero ➡ / ⬇ Cada	*Lectura del odómetro km × 1.000					Consulte la página
		1	12	24	36	48	
K Bujía - sustituir			●	●	●	●	123

Aceite del motor

Con el fin de que el motor, la transmisión y el embrague funcionen correctamente, mantenga el aceite de motor en el nivel adecuado y cambie el aceite y sustituya el filtro de aceite según se indica en la tabla de mantenimiento periódico. Además de las partículas metálicas y de la suciedad que se acumulan en el aceite, éste pierde su cualidad lubricante si se utiliza durante demasiado tiempo.

 **ADVERTENCIA**

El funcionamiento de la motocicleta con un aceite del motor defectuoso, deteriorado o contaminado dará lugar a un desgaste acelerado y puede gripar el motor o bloquear la transmisión, así como provocar daños o accidentes. Compruebe el nivel de aceite antes de cada utilización y cambie el aceite conforme a la tabla de mantenimiento periódico que figura en el Manual del propietario.

Comprobación del nivel de aceite

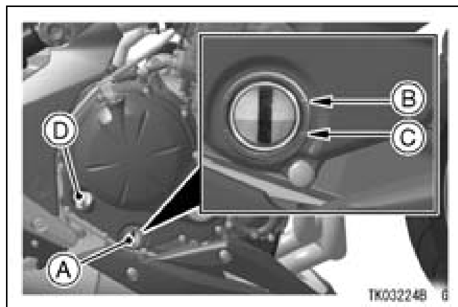
- Si el aceite acaba de cambiarse, arranque el motor y téngalo en marcha durante varios minutos a velocidad de ralentí. De esta forma el filtro se llena de aceite. Detenga el motor

y espere varios minutos hasta que el aceite penetre.

AVISO
Si se acelera el motor antes de que el aceite alcance todas las piezas, puede griparse.

● Si la motocicleta acaba de utilizarse, espere varios minutos a que baje todo el aceite.

● Compruebe el nivel del aceite de motor a través de la mirilla de inspección de nivel de aceite. Con la motocicleta a nivel, el nivel del aceite debería estar entre las marcas de nivel superior y de nivel inferior junto a la mirilla de inspección.

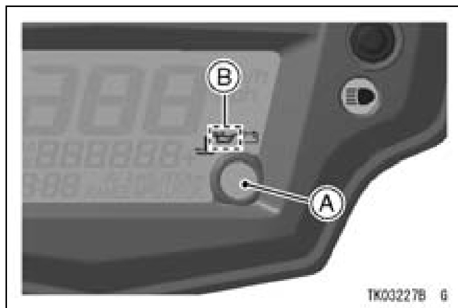


A. Mirilla de inspección del nivel de aceite
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior
D. Tapón de llenado de aceite

- Si el nivel de aceite es demasiado alto, quite el exceso de aceite a través de la abertura de llenado de aceite usando una jeringa u otro utensilio adecuado.
- Si el nivel del aceite es demasiado bajo, agregue aceite hasta alcanzar el nivel correcto. Use el mismo tipo y la misma marca de aceite que hubiera en el motor.

AVISO

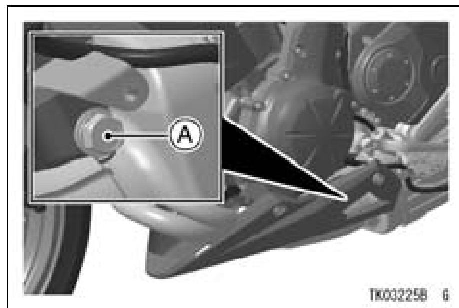
El símbolo de aviso ( ) y la luz indicadora de aviso se encienden cuando el nivel de aceite del motor esté excesivamente bajo, la bomba de aceite no funcione correctamente, o los conductos de aceite estén obstruidos. Si esta luz de aviso permanece encendida cuando la velocidad del motor está ligeramente por encima de la velocidad de ralentí, detenga el motor inmediatamente y localice la causa.



A. Luz de aviso
B. Símbolo de aviso de presión del aceite

Cambio de aceite y del filtro de aceite

- Caliente bien el motor y después, deténgalo.
- Desmonte el carenado inferior y coloque un colector de aceite debajo del motor.
- Quite el tapón de drenaje del aceite de motor.



A. Tapón de vaciado

● Deje que se vacíe el aceite por completo con la motocicleta situada perpendicular al suelo.

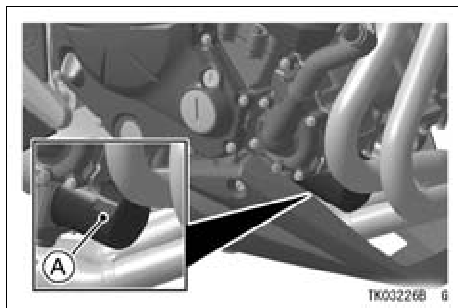
 **ADVERTENCIA**

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

● Extraiga el cartucho del filtro de aceite y cámbielo por uno nuevo.

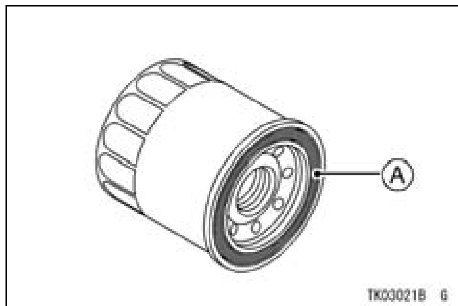
NOTA

○ *Si no dispone de una llave de torsión o de una herramienta especial Kawasaki obligatoria, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para comprobar este punto.*



A. Cartucho

● Coloque una capa fina de aceite en la junta y apriete el cartucho al par especificado.



A. Junta

● Coloque el tapón de drenaje con la junta de estanqueidad nueva. Apriételo al par especificado.

NOTA

○ *Sustituya las arandelas de cobre con otras nuevas.*

● Rellene el motor hasta la marca del nivel superior con un aceite de motor de calidad especificado en la tabla.
● Arranque el motor.
● Compruebe el nivel del aceite y si se han producido pérdidas.

Par de apriete

Tapón de drenaje del aceite de motor:
30 N·m (3,1 kgf·m)
Cartucho del filtro de aceite:
17,5 N·m (1,75 kgf·m)

Aceite de motor recomendado

Tipo:	API SG, SH, SJ, SL o SM con JASO MA, MA1 o MA2
Viscosidad:	SAE 10W-40

NOTA

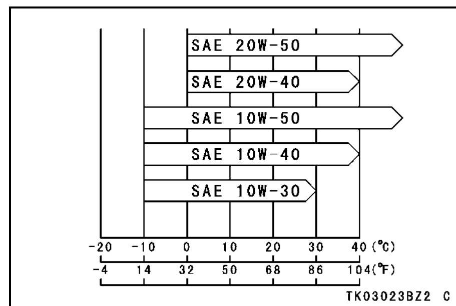
○ *No añada aditivos químicos al aceite. Los aceites que cumplen los requisitos anteriormente indicados*

están formulados para proporcionar un engrase adecuado al motor y al embrague.

Capacidad de aceite del motor

Capacidad:	1,6 L
	[cuando no se quita el filtro]
	1,8 L
	[cuando se quita el filtro]
	2,3 L
	[con el motor totalmente seco]

Aunque el aceite de motor 10W-40 es el aceite recomendado en la mayoría de las condiciones, es posible que haya que cambiar la viscosidad del aceite para que se adapte a las condiciones atmosféricas del área de conducción.



Sistema de refrigeración

Radiador y ventilador de refrigeración -

Asegúrese de que las aletas del radiador no estén obstruidas por insectos o barro. Retire cualquier obstrucción con un chorro de agua a baja presión.

 **ADVERTENCIA**

El ventilador gira a una velocidad muy elevada y puede provocar lesiones graves. Mantenga las manos y la ropa lejos de las cuchillas del ventilador en todo momento.

AVISO

Con agua a alta presión, como la de un túnel de lavado, podría dañar las aletas del radiador y reducir su eficacia.
No tapone o desvíe el flujo de aire a través del radiador colocando accesorios no autorizados delante del radiador o detrás del ventilador de refrigeración. Si se interrumpe el flujo de aire del radiador, podría producirse un calentamiento excesivo y los consiguientes daños en el motor.

Mangueras del radiador -

Compruebe si no hay fugas, grietas o deterioro en las mangueras del radiador, y flojedad o pérdidas en sus conexiones todos los días antes de conducir la motocicleta, y realice

asimismo el mantenimiento y los ajustes de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Líquido refrigerante -

El líquido refrigerante absorbe el calor excesivo del motor y lo transfiere al aire en el radiador. Si el nivel de refrigerante es bajo, el motor se recalienta y puede sufrir graves daños. Compruebe el nivel del líquido refrigerante todos los días antes de conducir la motocicleta y realice asimismo el mantenimiento y los ajustes de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico. Añada refrigerante si el nivel está bajo. Cambie el líquido refrigerante según la tabla de mantenimiento periódico.

Información sobre el líquido refrigerante

Con el fin de proteger del óxido y la corrosión el sistema de refrigeración (formado por el motor y el radiador de aluminio), es fundamental utilizar productos químicos antioxidantes y anticorrosivos en el líquido refrigerante. Si no se utilizan dichos productos, durante un periodo de tiempo, el sistema de refrigeración acumula óxido y oxidará la camisa de refrigeración y el radiador. Esto obstruye los conductos del líquido refrigerante y reduce, considerablemente, la eficacia del sistema de refrigeración.

 **ADVERTENCIA**

Los líquidos refrigerantes que contienen inhibidores de corrosión para motores y radiadores de aluminio incluyen productos químicos tóxicos para el cuerpo humano.
La ingestión de líquido refrigerante puede provocar lesiones graves o la muerte. Utilice el refrigerante conforme a las instrucciones del fabricante.

En el sistema de refrigeración, el agua destilada o blanda debe utilizarse con anticongelante (encontrará información sobre el anticongelante en los siguientes párrafos).

AVISO

Si se utiliza agua dura en el sistema, pueden aparecer acumulación de cal y sarro en los conductos de agua y reducirse de forma considerable la eficacia del sistema de refrigeración.

Si la temperatura ambiente inferior detectada se encuentra por debajo del punto de congelación del agua, utilice siempre anticongelante en el líquido refrigerante para proteger el sistema de refrigeración de la congelación del motor o del radiador, además de protegerlo contra el óxido y la corrosión.

Utilice anticongelante de tipo permanente (agua blanda y glicol etileno con productos químicos anticorrosivos y antioxidantes para radiadores y motores de aluminio) para el sistema de refrigeración. En la proporción de

mezcla de refrigerante, seleccione uno adecuado tomando como referencia la relación entre el punto de congelación y la fuerza indicada en el contenedor.

AVISO
Los anticongelantes permanentes del mercado poseen propiedades anticorrosivas y antioxidantes. Si se diluyen excesivamente, pierden las propiedades anticorrosivas. Diluya un anticongelante permanente atendiendo a las instrucciones del fabricante.

NOTA

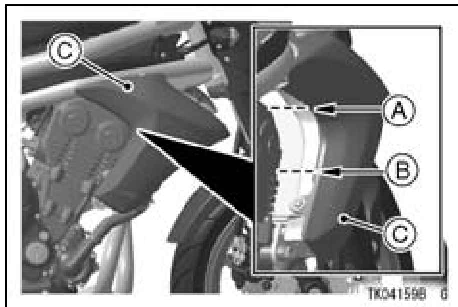
○ *De fábrica la motocicleta incluye un anticongelante permanente en el sistema de refrigeración. Es de color verde y contiene glicol etileno. Se mezcla en un 50 % y su punto de congelación es de –35 °C.*

Comprobación del nivel de refrigerante

- Coloque la motocicleta de forma que esté perpendicular al suelo.
- Compruebe que el nivel del refrigerante se encuentre entre las marcas de nivel F (lleno) y L (bajo).

NOTA

○ *Compruebe el nivel cuando el motor esté frío (a temperatura ambiente).*

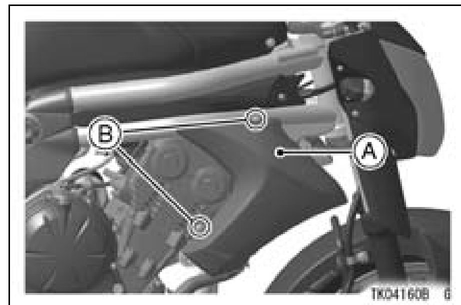


A. Marca de nivel F (lleno)
B. Marca de nivel L (bajo)
C. Cubierta derecha

● Si la cantidad de refrigerante es insuficiente, retire el carenado derecho y agregue líquido refrigerante al depósito de reserva.

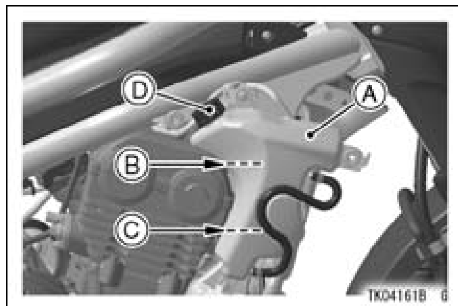
Llenado del refrigerante

● Desmonte la cubierta derecha extrayendo los pernos.



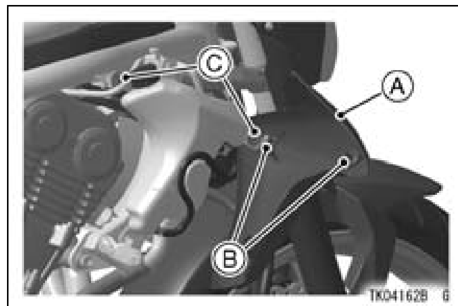
A. Cubierta derecha
B. Pernos

- Quite el tapón del depósito de reserva y agregue el líquido refrigerante a través de la abertura de llenado hasta la marca del nivel F (lleno).



A. Depósito de reserva
B. Marca de nivel F (lleno)
C. Marca de nivel L (bajo)
D. Tapón

- Coloque el tapón.
- Inserte los salientes de la cubierta en los orificios del chasis.
- Apriete los pernos.



A. Cubierta derecha
B. Salientes
C. Orificios

NOTA

○ *En caso de emergencia puede añadir agua sola al depósito de refrigerante; no obstante, debe restablecer*

la proporción de mezcla correcta añadiendo anticongelante concentrado lo antes posible.

AVISO
Si se debe añadir refrigerante con frecuencia o el depósito se vacía por completo, es probable que haya una fuga en el sistema. Haga revisar el sistema de refrigeración en su concesionario autorizado Kawasaki.

Cambio del refrigerante

Haga cambiar el refrigerante en un concesionario autorizado Kawasaki.

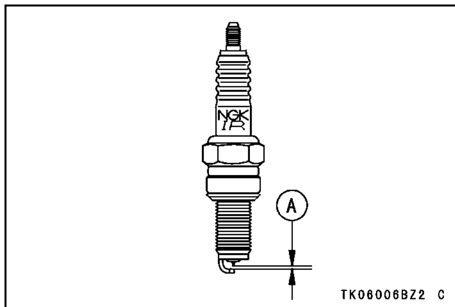
Bujías

En la tabla se muestra la bujía estándar. Las bujías deben cambiarse según la tabla de mantenimiento periódico.

Las bujías deben desmontarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Bujía

Bujía estándar	NGK CR9EIA-9
Distancia entre electrodos	0,8 – 0,9 mm
Par de apriete	15 N·m (1,5 kgf·m)



A. Distancia entre electrodos

Kawasaki Clean Air System

El sistema de filtrado de aire, Kawasaki Clean Air System (KCA) es un sistema de succión de aire secundario que permite que los gases de escape se quemen por completo. Cuando la carga de combustible usado se libera en el sistema de escape, todavía no está lo suficientemente caliente para quemarse. El sistema KCA permite que penetre aire adicional en el sistema de escape para que la carga de combustible usado pueda seguir ardiendo. Esta acción de quemarse de manera continuada suele quemar gran parte de los gases que normalmente no se queman, además de convertir una parte considerable del monóxido de carbono en dióxido de carbono.

Válvulas de inducción de aire -

La válvula de succión de aire es básicamente una válvula de retención

que permite que el aire fresco pase sólo del filtro de aire a la lumbrera de escape. Evita que el aire que haya pasado la válvula de succión de aire vuelva. Revise las válvulas de succión de aire según la tabla de mantenimiento periódico. Además, revise las válvulas de succión de aire siempre que no pueda obtener un ralentí estable, la potencia del motor se haya reducido significativamente o haya un ruido anormal en el motor.

El desmontaje y la revisión de la válvula de succión de aire deben realizarse en un concesionario autorizado Kawasaki.

Holgura de las válvulas

El desgaste de las válvulas y de su asiento disminuye la holgura de las válvulas y altera su sincronización.

AVISO

Si no se ajusta la holgura de las válvulas, el desgaste acabará provocando que las válvulas permanezcan parcialmente abiertas, lo que reduce el rendimiento, quema las válvulas y los asientos de las válvulas y puede provocar daños graves en el motor.

La holgura de cada válvula debe comprobarse y ajustarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico.

Tanto la revisión como el ajuste deben llevarse a cabo en un concesionario autorizado Kawasaki.

Filtro de aire

Un filtro de aire obstruido limita la entrada de aire en el motor y en consecuencia, aumenta el consumo de combustible, se reduce la potencia del motor y provoca que las bujías se ensucien.

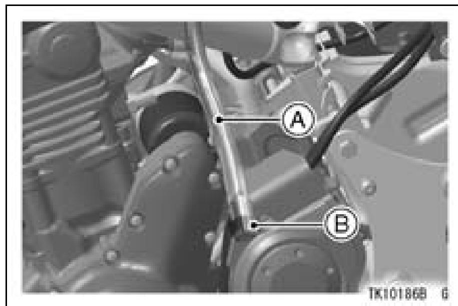
El filtro de aire debe sustituirse según la tabla de mantenimiento periódico. El filtro de aire de la motocicleta consta de un filtro de papel húmedo que no puede limpiarse. En lugares con polvo, lluvia o barro, será necesario revisar el filtro de aire con más frecuencia de la recomendada.

AVISO

Utilice únicamente el elemento del filtro de aire recomendado (P/Núm. de Kawasaki: 11013-0713). Si usa otro filtro de aire el motor se desgastará prematuramente o se reducirá su rendimiento.

Vaciado del aceite

- Revise el conducto de drenaje situado en el lateral izquierdo del motor para ver si se ha derramado aceite o agua de la carcasa del filtro de aire.



A. Manguera de vaciado
B. Tapón

- Si hay aceite en el tubo, extraiga el tapón y drene el aceite.

 **ADVERTENCIA**

El aceite haría que los neumáticos resbalasen y podría provocar un accidente y daños personales. Asegúrese de colocar el tapón en la manguera de vaciado cuando termine.

Sistema de control del acelerador

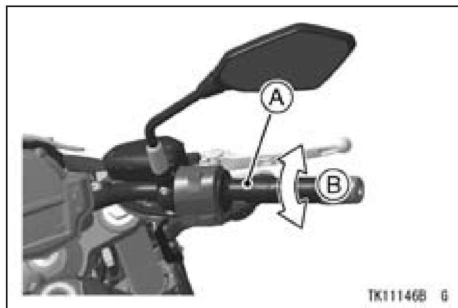
Compruebe el juego del puño del acelerador según lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico y ajústela si es necesario.

Puño del acelerador -

El puño del acelerador controla las válvulas de mariposa del cuerpo del acelerador. Si el puño del acelerador tiene un juego excesivo debido a un estiramiento o mal ajuste del cable, provocará un retardo en la respuesta del acelerador, sobre todo a velocidad baja del motor. Además, la válvula del acelerador podría no abrirse por completo cuando circule a todo gas. Por otra parte, si el puño del acelerador no dispone de ningún juego, será difícil controlar el acelerador y la velocidad al ralentí será irregular.

Inspección

● Compruebe que el juego del puño del acelerador sea correcto girando el puño del acelerador hacia delante y hacia atrás.



A. Puño del acelerador
B. Juego del puño del acelerador

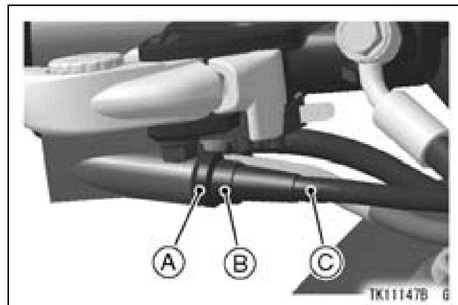
Juego del puño del acelerador

2 – 3 mm

● Si el juego no es correcto, ajústelo.

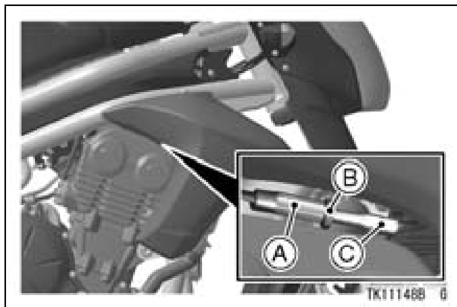
Ajuste

● Afloje la contratuerca en el puño del acelerador y gire el regulador hasta que el juego sea correcto.



A. Contratuerca
B. Regulador
C. Cable de la mariposa (cable del acelerador)

● Si no consigue ajustar el juego del puño del acelerador con el regulador del cable de aceleración situado en el puño, utilice el regulador del cable de desaceleración situado debajo del depósito de combustible.
● Saque el cable del decelerador ajustando la tuerca hasta que no haya ningún juego cuando el puño del acelerador esté totalmente cerrado.
● Apriete la contratuerca.



A. Regulador
B. Contratuerca
C. Cable del acelerador (cable del desacelerador)

● Saque el cable del acelerador ajustando la tuerca hasta que se obtenga un juego de 2 – 3 mm en el puño del acelerador.
● Apriete la contratuerca.
● Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de

ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de corregir estos problemas antes de poner el motor al ralentí.

 **ADVERTENCIA**

La conducción con cables mal ajustados, conectados incorrectamente o defectuosos puede afectar a la seguridad. Verifique que los cables estén ajustados y situados correctamente, y que no estén dañados.

Sincronización de los cuerpos del acelerador

La sincronización de los cuerpos del acelerador debe comprobarse y ajustarse de forma periódica según la tabla de mantenimiento periódico y en un concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

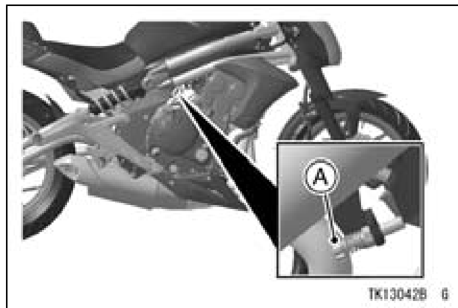
○ *Una sincronización deficiente de los cuerpos del acelerador puede provocar un ralentí inestable, una respuesta lenta del acelerador y una reducción de la potencia y el rendimiento del motor.*

Ralentí

La comprobación del ralentí debe realizarse conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que se note alguna alteración.

Ajuste

- Arranque el motor y deje que se caliente.
- Ajuste el ralentí girando el tornillo de ajuste del ralentí.



A. Tornillo de ajuste del ralentí

- Abra y cierre el acelerador varias veces para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambia. Realice los ajustes necesarios.
- Con el motor al ralentí, gire el manillar a ambos lados. Si el movimiento del manillar cambia la velocidad de ralentí, es posible que los cables del acelerador no estén ajustados o conectados correctamente, o que se hayan deteriorado. Asegúrese de

NOTA

○ *Mientras el motor está frío, el sistema de ralentí rápido aumenta automáticamente la velocidad de ralentí del motor.*

Ralentí

1.250 – 1.350 r/min

solventar estos problemas antes de utilizar la motocicleta.

 **ADVERTENCIA**

Si se conduce con cables dañados, podría dar lugar a una conducción poco segura. Antes de utilizar la motocicleta, cambie los cables de control que estén dañados.

Embrague

Debido al desgaste del disco de fricción y al estiramiento del cable del embrague durante un periodo de uso largo, se recomienda comprobar el funcionamiento del embrague cada día antes de conducir la motocicleta y realizar el mantenimiento y ajuste según la tabla de mantenimiento periódico.

 **ADVERTENCIA**

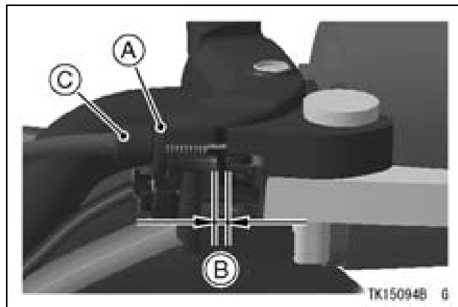
El motor y el sistema de escape pueden alcanzar temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento normal y provocar quemaduras graves. No toque nunca el motor ni el tubo de escape calientes cuando ajuste el embrague.

Inspección

- Compruebe que la maneta del embrague funcione correctamente y que el cable interior se deslice suavemente. Si existe alguna irregularidad, deberá llevarse a cabo la comprobación del cable del embrague en un concesionario autorizado Kawasaki.
- Compruebe el juego de la maneta del embrague como se muestra en la ilustración.

Juego de la maneta del embrague

2 – 3 mm



A. Contratuerca
B. Juego de la maneta del embrague
C. Regulador

Si el juego no es correcto, ajústelo como se indica a continuación.

Ajuste

- Afloje la contratuerca y gire el tensor de manera que la maneta del embrague disponga del juego adecuado.

 **ADVERTENCIA**

Un juego excesivo del cable puede impedir que el embrague se desacople y que se produzca un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Cuando ajuste el embrague o cambie el cable, verifique que el extremo superior del cable exterior del embrague esté bien asentado en su fijación; de lo contrario, puede desplazarse posteriormente y adquirir un juego que impedirá que el embrague se desacople.

- Si no se puede llevar a cabo, realice el ajuste del cable del ambrague en el concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

○ *Después de realizar el ajuste, arranque el motor y compruebe que el embrague no patine y que se suelte correctamente.*

○ *Para efectuar correcciones menores, use el tensor en la maneta del embrague.*

Cadena de transmisión

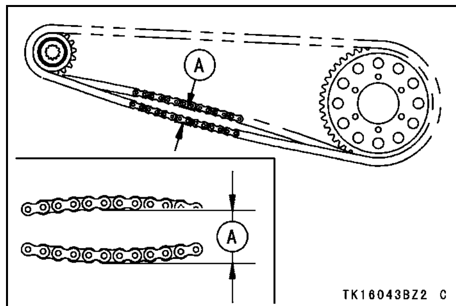
La flojedad y la lubricación de la cadena de transmisión deben comprobarse a diario antes de conducir la motocicleta según la tabla de mantenimiento periódico, tanto por motivos de seguridad como para evitar un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta de forma exagerada o si está mal ajustada (demasiado floja o demasiado apretada), podría hacer saltar los piñones de salida y la corona trasera o romperse.

 ADVERTENCIA

Una cadena que se rompe o se sale del piñón de salida o la corona trasera podría enredarse en el engranaje del motor o bloquear la rueda trasera, lo que originaría graves daños en la motocicleta y causaría la pérdida del control. Antes de cada uso, compruebe si la cadena está dañada y si está bien ajustada.

Inspección de la flojedad de la cadena

- Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.
- Gire la rueda trasera para encontrar la posición en la que la cadena esté más tirante y mida la flojedad máxima de la cadena tirando hacia arriba y empujando hacia abajo la parte intermedia de la cadena, entre el piñón del motor y el piñón de la rueda trasera.



A. Flojedad de la cadena

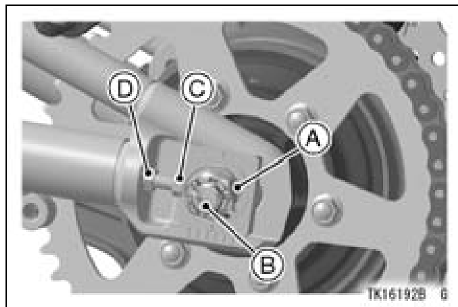
- Si la cadena de transmisión está demasiado tensa o demasiado floja, ajústela de manera que la flojedad de la cadena se encuentre dentro de los valores estándar.

Flojedad de la cadena de transmisión

Estándar	25 – 35 mm

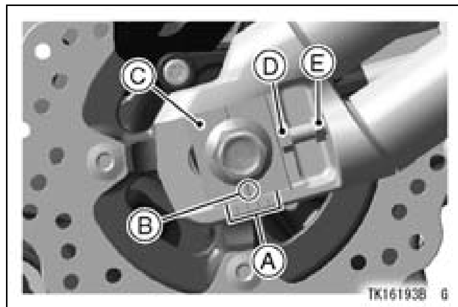
Reglaje de la flojedad de la cadena

- Afloje las contratuercas derecha e izquierda del tensor de la cadena.
- Quite el pasador de chaveta y afloje la tuerca del eje.



A. Tuerca del eje
B. Pasador de chaveta
C. Regulador
D. Contratuerca

- Si la cadena está demasiado suelta, gire hacia afuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Si la cadena está demasiado tensa, gire hacia afuera los tensores izquierdo y derecho de la cadena de forma uniforme.
- Gire los dos tensores de la cadena de forma uniforme hasta que tenga la flojedad necesaria. Para mantener la cadena y la rueda bien alineadas, la muesca del indicador de alineación izquierdo de la rueda debe estar a la misma altura que la marca del brazo oscilante con la que está alineada la muesca del indicador derecho.



A. Marcas
B. Muesca
C. Indicador
D. Regulador
E. Contratuerca

NOTA

○ *La alineación de la rueda puede comprobarse también mediante una regla o una cuerda.*

 **ADVERTENCIA**

Si la rueda no esta bien alineada, se acelera el proceso de desgaste y puede dar lugar a una situación de riesgo. Alinee la rueda trasera utilizando las marca del basculante o midiendo la distancia entre el centro del eje y el pivote del basculante.

● Apriete las contratuercas de los dos tensores de la cadena.
● Apriete la tuerca del eje trasero al par especificado.

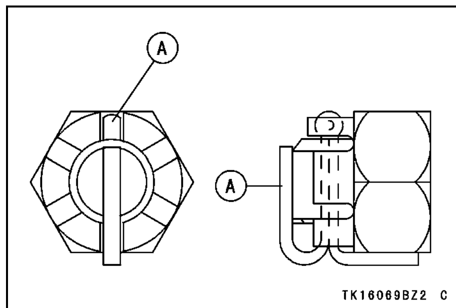
Par de apriete

Tuerca del eje:
108 N·m (11 kgf·m)

NOTA

○ *Si no dispone de una llave de torsión, esta revisión deberá realizarla en un concesionario autorizado Kawasaki.*

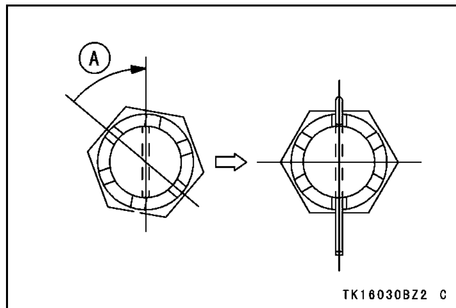
- Haga girar la rueda, mida de nuevo la flojedad de la cadena en la posición más tensa y vuelva a realizar los ajustes necesarios.
- Coloque un pasador nuevo a través de la tuerca del eje trasero y el eje y despliegue sus extremos.



A. Pasador de chaveta

NOTA

- *Al insertar el pasador de chaveta, si las ranuras de la tuerca no coinciden con el orificio del eje para el pasador, apriete la tuerca hacia la derecha hasta el siguiente alineamiento.*
- *Debe estar situado a 30 grados.*
- *Afloje una vez y tense de nuevo cuando la ranura pase el siguiente orificio.*



A. Girar a la derecha

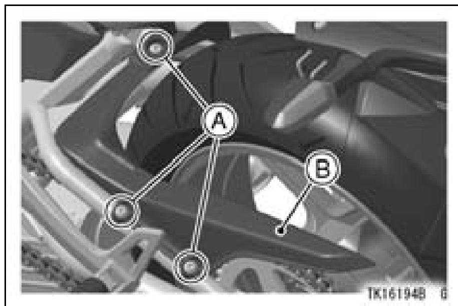
 **ADVERTENCIA**

Una tuerca del eje floja puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o mortales. Apriete la tuerca del eje con el par adecuado y coloque un pasador nuevo.

- Compruebe el freno trasero (consulte el apartado Frenos).

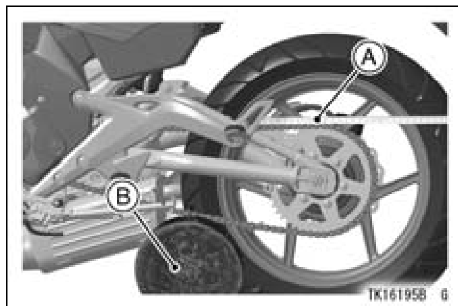
Comprobación del desgaste

- Extraiga los pernos y la cubierta de la cadena.



A. Pernos
B. Cubierta de la cadena

- Estire la cadena hasta que esté tirante mediante los tensores, o bien colgando un peso de 10 kg en la cadena.
- Mida la longitud de 20 eslabones en la parte recta de la cadena desde el centro del primer pasador hasta el centro del vigésimo primer pasador. Debido a que el desgaste de la cadena puede no ser uniforme, tome medidas en varias zonas.
- Si la longitud excede el límite de servicio, la cadena debe sustituirse.



A. Cinta métrica
B. Peso

Longitud de 20 eslabones de la cadena de transmisión

Límite de servicio: 323 mm

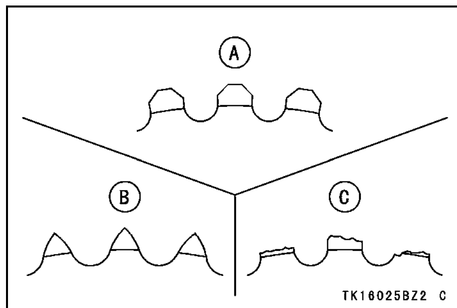
 **ADVERTENCIA**

Por razones de seguridad, utilice únicamente la cadena estándar. Se trata de un tipo de cadena sin final y no debe cortarse para montarla; por ello, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para su montaje.

- Instale la cubierta de la cadena y los pernos.
- Haga girar la rueda trasera para comprobar la cadena de transmisión y asegúrese de que no haya rodillos deteriorados ni pasadores o eslabones sueltos.
- Además, revise los piñones de salida y la corona trasera en busca de dentadas desiguales, desgastadas en exceso o dañadas.

NOTA

○ *El desgaste de los piñones de salida y de la corona trasera se ha exagerado para que resulte ilustrativo. Consulte el Manual de taller para conocer los límites de desgaste.*



A. Dientes en buen estado
B. Dientes desgastados
C. Dientes dañados

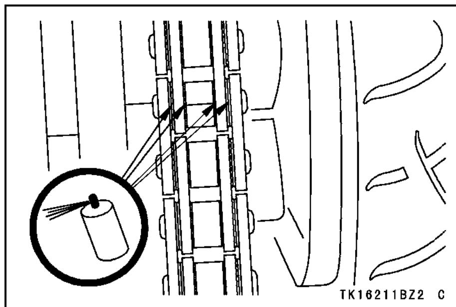
● Si existe alguna irregularidad, diríjase a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar la cadena de transmisión o los piñones de salida y la corona trasera.

Lubricación

Es necesario lubricar la cadena después de conducir con lluvia o sobre pavimento mojado, o siempre que la cadena se reseque.

Utilice un lubricante para cadenas selladas para evitar el deterioro de los retenes de sellado de la cadena. Si la cadena está muy sucia, límpiela con un limpiador para cadenas selladas observando las instrucciones suministradas por el fabricante del limpiador.

● Aplique lubricante a ambos lados de los rodillos para que penetre en los rodillos y en los casquillos. Aplique una capa de lubricante a los retenes. Elimine todo resto de lubricante.

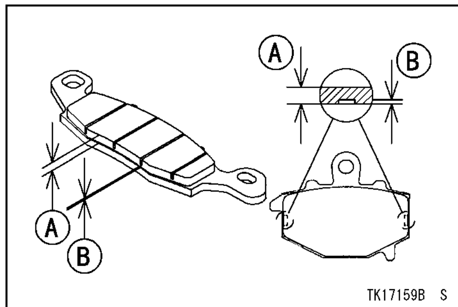


- Elimine todo resto de lubricante de la superficie del neumático.

Frenos

Comprobación del desgaste de los frenos

Compruebe el desgaste de los frenos. En las pinzas de los discos del freno delantero y trasero, si el espesor de cada pastilla es inferior a 1 mm, sustituya ambas pastillas de la pinza como conjunto. La sustitución de las pastillas debe realizarla un distribuidor autorizado de Kawasaki.



A. Espesor del forro
B. 1 mm

Líquido de frenos -

Según la tabla de mantenimiento periódico, revise el nivel del líquido de frenos en los depósitos de líquido de frenos delantero y trasero y cambie el líquido. Asimismo, se debe cambiar el líquido de frenos en caso de que se contamine con suciedad o agua.

Líquido de frenos

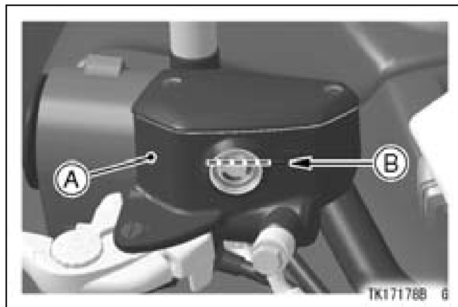
Sólo utilice un líquido de frenos de alta resistencia de un depósito denominado DOT4.

AVISO

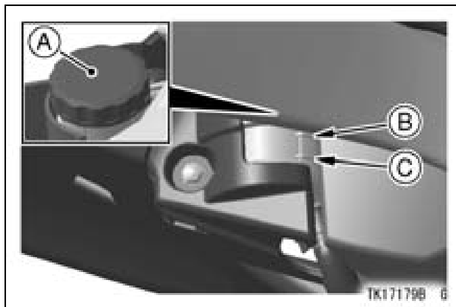
No derrame líquido de frenos sobre superficies pintadas.
No utilice líquido de un recipiente que se haya dejado abierto o que haya estado desprecintado durante un período de tiempo prolongado.
Compruebe si hay fugas de líquido en los racores.
Compruebe si la manguera del freno está dañada.

Comprobación del nivel de líquido

- El nivel del líquido de frenos del depósito de líquido del freno delantero debe mantenerse por encima de la línea (línea de nivel inferior) situada junto al indicador y en el caso del depósito de líquido del freno trasero (ubicado debajo del asiento del conductor) debe mantenerse entre las líneas de nivel superior e inferior (los depósitos deben estar horizontales).

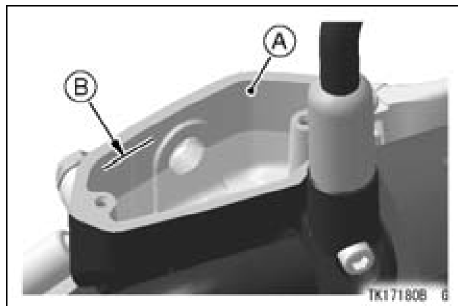


A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Línea de nivel inferior



A. Depósito de líquido del freno trasero
B. Línea de nivel superior
C. Línea de nivel inferior

● Si el nivel del líquido en alguno de los depósitos está por debajo de la línea del nivel inferior, compruebe si hay fugas en las tuberías del freno y rellene el depósito hasta la línea de nivel superior. Dentro del depósito de líquido de frenos hay una línea escalonada que muestra la marca de nivel superior.



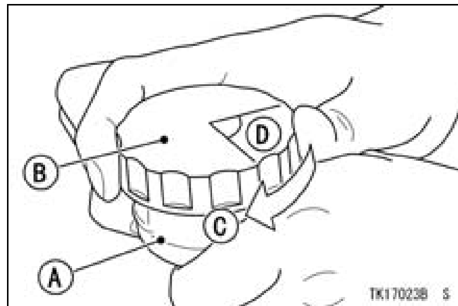
A. Depósito de líquido del freno delantero
B. Línea de nivel superior

 **ADVERTENCIA**

La mezcla de marcas y tipos diferentes de líquidos de frenos puede reducir la eficacia del sistema de frenos y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. No mezcle dos marcas distintas de líquido de frenos. Cambie todo el líquido de frenos si debe añadir líquido y no puede identificar el tipo de líquido que contiene el depósito.

NOTA

○ *En primer lugar, apriete hasta que note una suave resistencia que indica que el tapón se ha asentado en el cuerpo del depósito; a continuación, apriete el tapón 1/6 de vuelta más mientras sujeta el cuerpo del depósito de líquido de frenos.*



A. Depósito
B. Tapón
C. En sentido horario
D. 1/6 de vuelta

Cambio del líquido

Acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para cambiar el líquido de frenos.

Frenos delantero y trasero -

El desgaste del disco y de las pastillas de freno se compensa automáticamente y no afecta a la acción de la maneta o el pedal de freno. Por lo tanto, no es necesario ajustar ninguna pieza en los frenos delantero y trasero.

 ADVERTENCIA

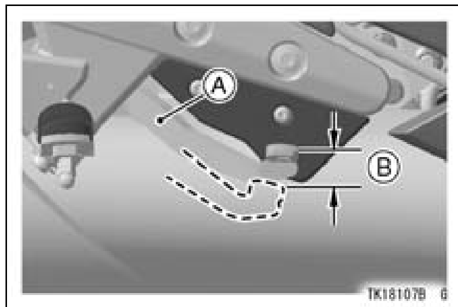
La presencia de aire en los conductos de los frenos reduce sus prestaciones y puede provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o la muerte. Si nota que la maneta o el pedal del freno están blandos al accionarlos, es posible que haya aire en las tuberías de freno o que el freno esté dañado. Haga revisar inmediatamente el freno en un concesionario autorizado Kawasaki.

Interruptores de las luces de freno

Al accionar el freno delantero o el trasero, se enciende la luz de freno. El interruptor de la luz del freno delantero no precisa reglaje, pero el del freno trasero debe ajustarse de acuerdo con la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección

- Gire la llave de contacto a la posición “ON”.
- La luz de freno debe encenderse al accionar el freno delantero.
- Si no lo hace, solicite en el concesionario autorizado Kawasaki que revisen el interruptor de la luz del freno delantero.
- Compruebe el funcionamiento del interruptor de la luz del freno trasero presionando el pedal de freno. La luz de freno debe encenderse tras el recorrido adecuado del pedal.



A. Pedal de freno
B. Recorrido del pedal

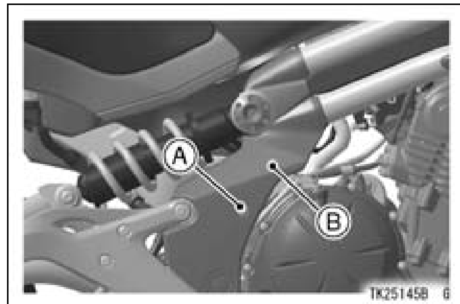
- Si no lo está, ajuste el interruptor de la luz del freno trasero.

Recorrido del pedal de freno

10 mm

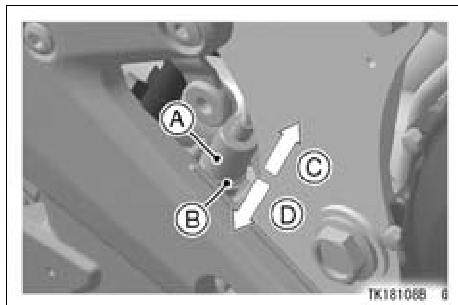
Ajuste

- Para ajustar el interruptor de la luz del freno trasero, quite el perno y la cubierta del lado derecho del chasis.



A. Perno
B. Cubierta del lado derecho del chasis

- Mueva el interruptor hacia arriba o hacia abajo girando la tuerca de ajuste.



A. Interruptor de luz de freno trasero
B. Tuerca de ajuste
C. Se enciende más temprano.
D. Se enciende más tarde.

- Vuelva a instalar la cubierta y el perno del lado derecho del chasis.

AVISO

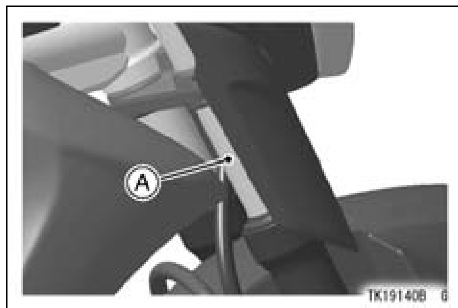
Para evitar dañar las conexiones eléctricas en el interruptor, asegúrese de que el cuerpo del interruptor no gire durante el reglaje.

Horquilla delantera

Debe comprobarse el funcionamiento de la horquilla delantera y la existencia de pérdidas de aceite según la tabla de mantenimiento periódico.

Inspección de la horquilla delantera

- Sujetando la maneta del freno, mueva la horquilla delantera arriba y abajo varias veces para comprobar que el movimiento sea suave.
- Inspeccione visualmente la horquilla delantera para detectar fugas de aceite, marcas o arañazos en la superficie exterior del tubo interior.
- Si tiene dudas acerca de la horquilla delantera, acuda a un concesionario autorizado Kawasaki para realizar esta revisión.



A. Tubo interior

Amortiguador trasero

Debe comprobarse el funcionamiento del amortiguador trasero y la inexistencia de fugas de aceite en base a la Tabla de mantenimiento periódico.

Inspección del amortiguador trasero

- Presione el asiento varias veces para comprobar si la carrera del amortiguador trasero es suave.
- Inspeccione visualmente el amortiguador trasero para detectar fugas de aceite.
- Si tiene alguna duda acerca del amortiguador trasero, debe revisarlo un concesionario autorizado Kawasaki.

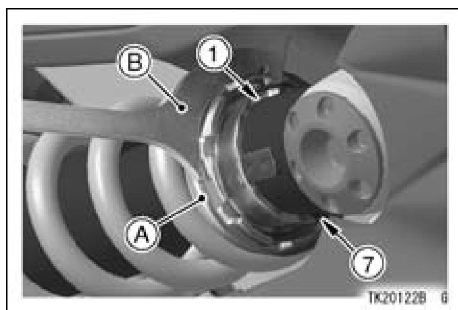


A. Amortiguador trasero

El amortiguador trasero debe ajustarse modificando la precarga del muelle para las diversas condiciones de conducción y de carga.

Ajuste de la precarga del muelle

El tensor de la precarga del muelle del amortiguador trasero dispone de siete posiciones.



A. Regulador de precarga del muelle
B. Llave

- Según la siguiente tabla, gire el tensor de precarga con la llave del juego de herramientas.

Ajuste de la precarga del muelle

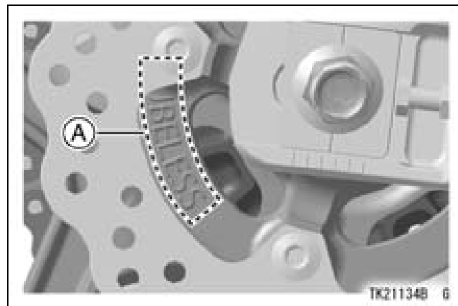
Posición del regulador	1	2	3	**4**	5	6	7
Acción del muelle	Débil			← **Estándar** →	Fuerte		
Ajustes	Blanda			← **Estándar** →	Dura		
Carga	Ligera			← **Estándar** →	Pesada		
Carretera	Buena			← **Estándar** →	Mala		
Velocidad	Baja			← **Estándar** →	Alta		

Ruedas

Esta motocicleta está provista de neumáticos sin cámara. Las indicaciones TUBELESS (sin cámara) en el flanco del neumático y en la llanta significan que tanto el neumático como la llanta se han diseñado especialmente para su uso sin cámara.



A. Marca TUBELESS (sin cámara)



A. Marca TUBELESS (sin cámara)

El neumático y la llanta forman una unidad a prueba de fugas al crear contactos herméticos en las partes achaflanadas del neumático y en las bridas de las llantas, en lugar de utilizar una cámara de aire.

 **ADVERTENCIA**

La instalación de una cámara en un neumático del tipo de los que no llevan cámara puede provocar una elevación excesiva de la temperatura susceptible de dañar la cámara y provocar el desinflado rápido del neumático. Los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire de esta motocicleta se han diseñado exclusivamente para ruedas sin cámara. Deben usarse los neumáticos, las llantas y las válvulas de aire estándar recomendados como piezas de repuesto. No utilice neumáticos con cámara en llantas para neumáticos sin cámara. Es posible que los talones no se asienten correctamente en la llanta provocando que el neumático se desinfle. No coloque una cámara en un neumático sin cámara. Un aumento excesivo del calor podría dañar la cámara provocando que el neumático se desinfle.

Neumáticos -

Carga útil y presión de los neumáticos

Un error al mantener las presiones de inflado adecuadas o al respetar los límites de carga útil de los neumáticos puede afectar negativamente al manejo y al rendimiento de la motocicleta y dar lugar a la pérdida del control. La carga máxima recomendada junto con el peso del vehículo es de 200 kg, incluidos conductor, pasajero, equipaje y accesorios.

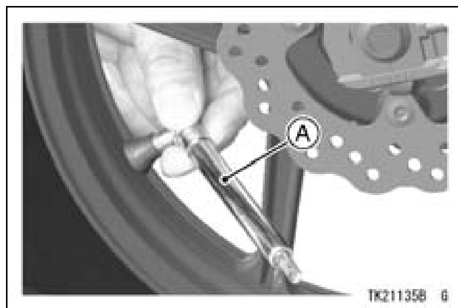
- Quite el tapón de la válvula de aire.
- Compruebe a menudo la presión de los neumáticos con un medidor exacto.
- Asegúrese de colocar bien el tapón de la válvula de aire.

NOTA

○ *Mida la presión de los neumáticos cuando estén fríos (es decir, cuando no se haya circulado con la*

motocicleta más de un kilómetro y medio durante las últimas tres horas).

○ *La presión de los neumáticos se ve afectada por los cambios en la temperatura ambiente y la altitud, así que la presión de los neumáticos debe comprobarse y ajustarse cuando la circulación implica grandes variaciones en temperatura y altitud.*



A. Indicador de presión de los neumáticos

Presión de aire de los neumáticos (en frío)

Delantero	225 kPa (2,25 kgf/cm²)
Trasero	250 kPa (2,50 kgf/cm²)

Desgaste y daños en los neumáticos

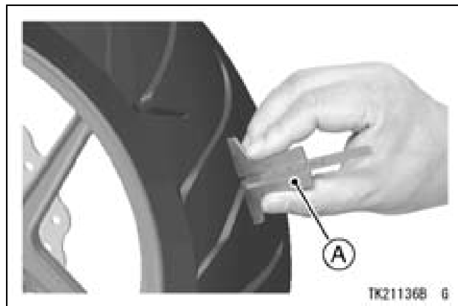
A medida que se desgasta el dibujo de los neumáticos, hay más posibilidades de que se perforen o fallen. Se ha comprobado que el 90 % de los fallos en neumáticos se producen durante el último 10 % de vida útil de este mismo (90 % de desgaste). Por tanto, es un falso ahorro y no resulta seguro utilizar los neumáticos hasta que se deterioren por completo.

● Mida la profundidad del dibujo con una galga de profundidad de acuerdo con el cuadro de mantenimiento periódico y cambie los neumáticos que se hayan desgastado hasta el

mínimo admisible de profundidad del dibujo.

Profundidad mínima del dibujo

Delantero	———	1 mm
Trasero	Hasta 130 km/h	2 mm
	Por encima de 130 km/h	3 mm



A. Galga de profundidad del dibujo de los neumáticos

- Compruebe el neumático visualmente para asegurarse de que no hay grietas ni cortes y cámbielo si fuese necesario. Las protuberancias indican daños internos y requieren la sustitución de los neumáticos.
- Quite cualquier piedra o partícula extraña incrustada en el neumático.

NOTA

- *La mayoría de los países disponen de legislación propia para regular la profundidad mínima de la banda de rodadura de los neumáticos; le rogamos respete dicha legislación.*
- *Siempre que coloque un neumático nuevo debe equilibrar las ruedas.*

 **ADVERTENCIA**

Los neumáticos pinchados y reparados no tienen la misma capacidad que unos neumáticos intactos; pueden fallar de forma repentina y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones graves o la muerte. Cambie los neumáticos dañados lo antes posible. Para garantizar la estabilidad, utilice solamente los neumáticos recomendados, inflados a la presión estándar. Si necesita utilizar la motocicleta con un neumático reparado, no sobrepase los 100 km/h mientras no lo haya cambiado.

NOTA

○ *Cuando circule en carreteras públicas, respete los límites de velocidad establecidos por las leyes de tráfico.*

Neumático estándar (sin cámara)

Delantero	Tamaño: 120/70ZR17 M/C (58W) DUNLOP ROADSMART II J
Trasero	Tamaño: 160/60ZR17 M/C (69W) DUNLOP ROADSMART II J

 **ADVERTENCIA**

La combinación de neumáticos de diferentes marcas y tipos puede afectar negativamente a la manejabilidad y provocar un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. Utilice neumáticos de la misma marca en ambas ruedas.

 **ADVERTENCIA**

Los neumáticos nuevos resbalan más y pueden provocar pérdidas de control y lesiones.
Es necesario un periodo de rodaje de 160 km para establecer la tracción normal de los neumáticos. Durante este recorrido, evite frenar y acelerar de manera brusca o a fondo, así como tomar las curvas con brusquedad.

Batería

La batería instalada en esta motocicleta es de tipo sellado, así que no es necesario comprobar el nivel de electrolito ni añadir agua destilada.

No debe tirar de la banda de sellado una vez que el electrolito especificado se ha instalado en la batería para comenzar a funcionar.

No obstante, con el fin de alargar la vida útil de la batería y garantizar que proporcionará la corriente necesaria para arrancar la motocicleta, deberá mantener la carga de la batería correctamente. Cuando se utiliza con regularidad, el sistema de carga de la motocicleta le ayuda a mantener la batería totalmente cargada. Si sólo utiliza la motocicleta ocasionalmente o por periodos de tiempo cortos, es muy probable que la batería se descargue.

Debido a su composición interna, las baterías se autodescargan continuamente. El régimen de descarga depende del tipo de batería y de la temperatura ambiente. El régimen de descarga aumenta con el incremento de la temperatura. Cada 15 °C se duplica el régimen.

Los accesorios eléctricos, como los relojes digitales y las memorias de ordenador, también extraen corriente de la batería incluso cuando la llave está desconectada. La suma de esos gastos de corriente “con la llave quitada” y una temperatura elevada puede hacer que una batería pase de estar totalmente cargada a descargarse por completo en cuestión de días.

Autodescarga		
Temperatura	Número de días aprox. desde 100 % cargada a 100 % descargada	
	Plomo-antimonio	Plomo-calcio
	Batería	Batería
40 °C	100 días	300 días
25 °C	200 días	600 días
0 °C	550 días	950 días

Drenaje de corriente		
Amperios de descarga	Días desde 100 % cargada a 50 % descargada	Días desde 100 % cargada a 100 % descargada
7 mA	60 días	119 días
10 mA	42 días	83 días
15 mA	28 días	56 días
20 mA	21 días	42 días
30 mA	14 días	28 días

En condiciones climáticas extremadamente frías, el líquido de una batería cargada de manera incorrecta puede congelarse con facilidad, lo que puede agrietar la carcasa y combar las placas. Una batería completamente cargada puede soportar temperaturas por debajo de cero grados sin ningún daño.

Sulfatación de la batería

Una causa muy común de fallo de la batería es que esté sulfatada.

La sulfatación tiene lugar cuando se deja una batería descargada durante un periodo de tiempo amplio. El sulfato es normal debido a las reacciones químicas dentro de una batería. Pero cuando una descarga continuada permite que el sulfato se cristalice en celdas, las placas de la batería quedan dañadas de forma permanente y no soportan una carga. La garantía no cubre los fallos de batería por sulfatación.

Mantenimiento de la batería

Es responsabilidad del propietario mantener la batería totalmente cargada. Si no lo hace, la batería puede fallar y dejarle tirado.

Si conduce el vehículo con poca frecuencia, revise el voltaje de la batería semanalmente usando un voltímetro. Si desciende por debajo de 12,8 voltios, la batería deberá cargarse con un cargador adecuado (consulte con un concesionario autorizado Kawasaki). Si va a dejar de usar la motocicleta durante más de dos semanas, la batería deberá cargarse usando un cargador adecuado. No utilice un cargador rápido diseñado para automóviles que pueda sobrecargar la batería y dañarla.

NOTA

○ *Si se deja la batería conectada, los componentes eléctricos (reloj, etc.) la descargarán en exceso. En tal caso, la reparación o sustitución de la batería no están incluidas en la garantía. Si la motocicleta va a permanecer inactiva durante cuatro semanas o más, desconecte la batería.*

Los cargadores recomendados por Kawasaki son:
Battery Mate 150-9
OptiMate 4
Yuasa MB-2040/2060
Christie C10122S

Si los anteriores cargadores no están disponibles, utilice uno equivalente.

Para obtener más detalles, diríjase a su concesionario Kawasaki.

Carga de la batería

- Extraiga la batería de la motocicleta (consulte Desmontaje de la batería).
- Enchufe los cables del cargador y cargue la batería de acuerdo al régimen (amperios × horas) indicado en la batería. Si no es posible leer el régimen, cargue la batería a un amperaje equivalente a 1/10 de su capacidad.
- El cargador mantendrá la batería totalmente cargada hasta que esté lista para montarla en la motocicleta (consulte Instalación de la batería).

AVISO

No quite nunca la banda de sellado o la batería podría dañarse.
No monte una batería convencional en esta motocicleta o el sistema eléctrico dejará de funcionar correctamente.

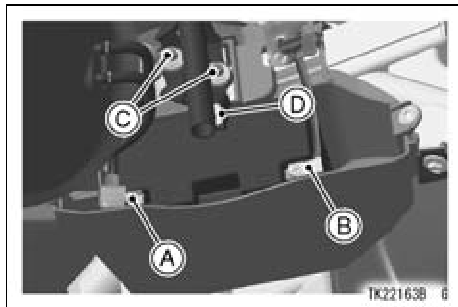
Marca	Yuasa Battery
Tipo	YT12A-BS

NOTA

○ *Si carga la batería sellada, tenga siempre en cuenta las instrucciones que aparecen en la etiqueta de la batería.*

Desmontaje de la batería

- Desmonte los asientos del pasajero y del conductor.
- Desconecte los cables de la batería, primero el del terminal (−) y luego el del terminal (+).
- Extraiga los pernos y el soporte y luego retire la batería de su caja.
- Limpie la batería con una solución de bicarbonato sódico y agua. Asegúrese de que las conexiones de los cables estén limpias.



A. Terminal (+)
B. Terminal (−)
C. Pernos
D. Soporte

Instalación de la batería

- Coloque la batería en la caja de la batería.
- Conecte el cable con tapa roja al terminal (+) y, a continuación, conecte el cable negro al terminal (−).

NOTA

○ *Instale la batería en el orden inverso al de desmontaje.*

AVISO
Si conecta el cable (−) al terminal (+) de la batería o el cable (+) al terminal (−) de la batería, el sistema eléctrico podría resultar gravemente dañado.

- Aplique una capa ligera de grasa a los terminales para prevenir la corrosión.
- Cubra el terminal (+) con el capuchón.
- Vuelva a montar las piezas desmontadas.

Orientación del haz del faro

Reglaje horizontal

La orientación del faro se puede ajustar en sentido horizontal. Si no se ajusta correctamente en el sentido horizontal, el faro apuntará hacia un lado en lugar de en línea recta.

- Gire el tensor horizontal en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario hasta que el haz apunte en línea recta.

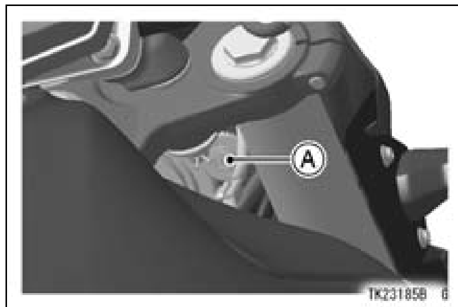


A. Regulador horizontal

Reglaje vertical

La orientación del faro se puede ajustar en sentido vertical. Si se ajusta demasiado bajo, ni la luz de cruce ni la de carretera iluminarán un espacio suficiente de carretera por delante. Si se ajusta demasiado alto, la luz de carretera no iluminará la parte más cercana de la carretera y la de cruce deslumbrará a los conductores que se aproximen.

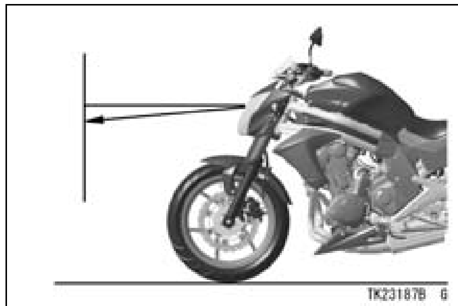
- Gire el tensor vertical en el sentido de las agujas del reloj o en sentido contrario para ajustar el ángulo vertical.



A. Regulador vertical

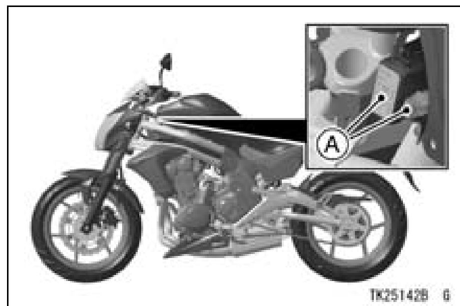
NOTA

○ *Con la luz de carretera, los puntos más luminosos deben encontrarse ligeramente por debajo de la línea horizontal para el conductor que está sentado en la motocicleta. Ajuste el faro delantero con el ángulo adecuado según las normativas locales.*

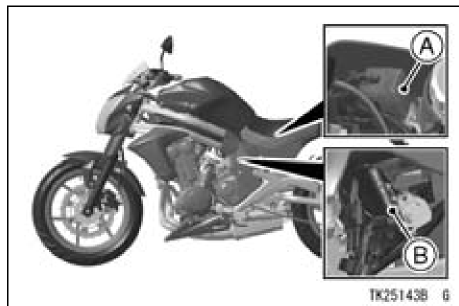


Fusibles

En los modelos con ABS, los fusibles se encuentran alojados en las cajas de fusibles dispuestas debajo de la cubierta del depósito de combustible y de la cubierta izquierda del chasis. El fusible principal se encuentra instalado en el relé de arranque situado debajo del asiento del conductor. Si un fusible se funde durante la marcha, compruebe el sistema eléctrico para determinar la causa y sustitúyalo por uno nuevo.



A. Cajas de fusibles

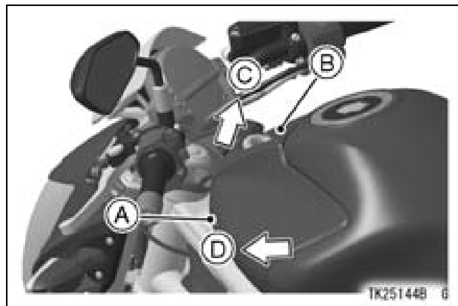


A. Fusible principal
B. Caja de fusibles (para modelos equipados con ABS)

 **ADVERTENCIA**

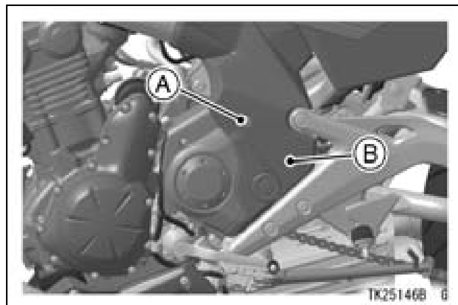
La sustitución de fusibles puede provocar el recalentamiento de circuitos, un incendio o una avería. No utilice ningún sustituto del fusible estándar. Cambie el fusible fundido por uno nuevo con la capacidad correcta como se especifica en la caja de conexiones y el fusible principal.

- Para acceder a las cajas de fusibles, quite los pernos y deslice hacia delante cada lado de la cubierta delantera del depósito y, a continuación, desmonte la cubierta levantándola.

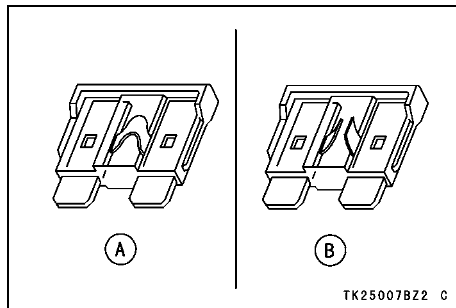


A. Pernos
B. Cubierta delantera del depósito
C. Levantar la cubierta
D. Deslizar la cubierta hacia delante

- Para acceder a la caja de fusibles para el ABS, extraiga el perno y desmonte la cubierta del lado izquierdo del chasis.



A. Perno
B. Cubierta del lado izquierdo del chasis



A. Normal
B. Fundido

Lubricación general

Engrase los puntos que se indican a continuación con aceite de motor o grasa normal conforme a la tabla de mantenimiento periódico o siempre que haya utilizado la motocicleta en terreno mojado o con lluvia.

Antes de lubricar cada pieza, limpie todo resto de oxidación con un desoxidante y elimine todo resto de grasa, aceite o suciedad.

NOTA

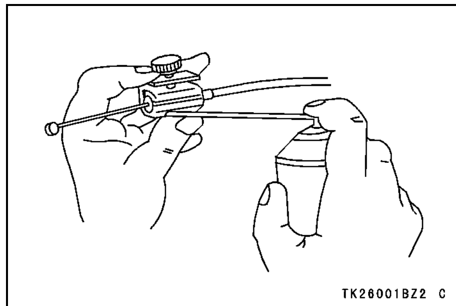
○ *Unas gotas de aceite previenen eficazmente la oxidación y el gripado de pernos y tuercas. Ello facilitará su extracción. Las tuercas, pernos y demás fijaciones que estén oxidadas se deben cambiar.*

Aplique aceite de motor a los siguientes pivotes -

- Caballete lateral
- Maneta del embrague
- Maneta del freno delantero
- Pedal de freno trasero

Lubrique los cables siguientes con un engrasador de cables a presión:

- **(K)** Cable interior del embrague
- **(K)** Cables interiores del acelerador



Aplique grasa a los puntos siguientes:

- **(K)** Extremo superior del cable interior del embrague
- **(K)** Extremos superiores del cable interior del acelerador

(K): Debe ser revisado en un concesionario autorizado Kawasaki.

NOTA

○ *Después de conectar los cables, ajústelos.*

Limpieza de la motocicleta

Precauciones generales

Un cuidado frecuente y adecuado de la motocicleta Kawasaki mejorará su aspecto, optimizará el rendimiento general y prolongará su vida útil. Cubrir la motocicleta con una funda transpirable de buena calidad ayudará a proteger su acabado contra los rayos ultravioletas dañinos y los agentes contaminantes y reducirá la cantidad de polvo que puede ensuciar la superficie.

 **ADVERTENCIA**

La acumulación de suciedad o materiales inflamables en y alrededor del chasis, motor y escape de la motocicleta puede causar problemas mecánicos y aumentar el riesgo de incendio.
Cuando utilice la motocicleta en condiciones que permitan la acumulación de suciedad o materiales inflamables en y alrededor de la motocicleta, inspeccione frecuentemente el motor, los componentes eléctricos y las áreas de escape. Si se ha acumulado suciedad o materiales inflamables, estacione la motocicleta afuera y detenga el motor. Deje enfriar el motor y elimine la suciedad acumulada. No estacione ni almacene la motocicleta en un espacio cerrado antes de inspeccionar y verificar la inexistencia de suciedad o materiales inflamables acumulados.

- Asegúrese de que el motor y el tubo de escape estén fríos antes del lavado.
- Evite aplicar desengrasante en juntas, pastillas de freno y neumáticos.
- Utilice siempre cera y limpiadores o abrillantadores no abrasivos.
- Evite los productos químicos fuertes, disolventes, detergentes y productos de limpieza del hogar como limpiacristales con amoníaco.
- La gasolina, el líquido de frenos y el refrigerante dañarán el acabado de las superficies pintadas y de plástico; lávelas inmediatamente.
- Evite el uso de cepillos metálicos, estropajos de acero y otras esponjas o cepillos abrasivos.
- Limpie con cuidado la lente del faro y otras piezas de plástico, pues se pueden arañar fácilmente.
- Evite los sistemas de lavado a presión; el agua puede penetrar en las

juntas y en los componentes eléctricos y dañar la motocicleta.
- Evite pulverizar agua en las zonas delicadas, como las admisiones de aire, el sistema de combustible, los componentes de los frenos, los componentes eléctricos, las salidas del silenciador y las aperturas del depósito de combustible.

Lavado de la motocicleta
- Enjuague la moto con agua fría con una manguera para quitar la suciedad que esté suelta.
- Mezcle en un cubo un detergente neutro suave (diseñado para motocicletas y automóviles) y agua. Utilice un paño o una esponja suaves para lavar la motocicleta. Si fuera necesario, utilice un desengrasante suave para eliminar acumulaciones de grasa o aceite.
- Tras el lavado, aclare la motocicleta completamente con agua limpia para eliminar cualquier residuo (los restos de detergente pueden dañar piezas de la motocicleta).
- Utilice un paño suave para secar la motocicleta. Al secarla, compruebe si hay partes desconchadas o rayadas. No deje que el agua se seque al aire ya que podría dañar las superficies pintadas.
- Arranque el motor y déjelo varios minutos al ralentí. El calor del motor ayudará a secar las áreas húmedas.
- Conduzca la motocicleta con cuidado a poca velocidad y accione los frenos varias veces. Esto ayuda a secar los frenos y restablecer el rendimiento normal.
- Lubrique la cadena de transmisión para evitar la oxidación.

NOTA

○ *Después de conducir en carreteras con sal o cercanas al mar, lave*

inmediatamente la motocicleta con agua fría. No utilice agua caliente ya que acelera la reacción química de la sal. Después del secado, aplique un aerosol anticorrosivo en todas las superficies metálicas y cromadas para evitar la corrosión.

○ *Se puede formar condensación en el interior de la lente del faro tras conducir bajo la lluvia o tras lavar la motocicleta. Para eliminar la humedad, arranque el motor y encienda el faro. La condensación del interior de la lente irá desapareciendo gradualmente.*

Acabado semibrillante

Para limpiar el acabado semibrillante;

- Para lavar la motocicleta utilice siempre un detergente ligero neutro y agua.
- El efecto de acabado semibrillante puede perderse si se frota excesivamente.
- En caso de duda, consulte a un concesionario autorizado Kawasaki.

Superficies pintadas

Después de lavar la motocicleta, aplique a las superficies pintadas, tanto metálicas como plásticas, una cera para motocicletas o automóviles de las que pueden adquirirse en comercios especializados. La cera debe aplicarse una vez cada tres meses o según lo requieran las condiciones. Evite las superficies con acabados “satinados” o “mates”. Use siempre productos no

abrasivos y aplíquelos según las instrucciones del envase.

Otras piezas de plástico

Tras el lavado, utilice un paño suave para secar las piezas de plástico. Cuando estén secas, aplique un limpiador/abrillantador para plásticos aprobado a la óptica del faro y demás piezas de plástico no pintado.

AVISO

Las piezas de plástico pueden deteriorarse y romperse si entran en contacto con sustancias químicas o productos de limpieza del hogar como gasolina, líquido de frenos, limpiacristales, fijadores de roscas u otros productos químicos agresivos. Si una pieza de plástico entra en contacto con una sustancia química agresiva, lávela inmediatamente con agua y un detergente neutro suave y compruebe si se han producido daños. Evite el uso de estropajos o cepillos abrasivos para limpiar las piezas de plástico, ya que dañarán el acabado de la pieza.

Cromo y aluminio

Las piezas de cromo y aluminio sin revestimiento pueden tratarse con un abrillantador de cromo o aluminio. El aluminio con revestimiento debe lavarse con un detergente neutro suave y es necesario utilizar un abrillantador de aerosol para el acabado. Las llantas de aluminio, tanto pintadas como sin pintar, pueden limpiarse con limpiadores especiales para llantas sin ácido en aerosol.

Cuero, vinilo y goma

Si la motocicleta tiene accesorios de cuero, debe tener especial cuidado. Utilice un tratamiento o limpiador de cuero para limpiar y cuidar los accesorios de cuero. Lavar las piezas de cuero con detergente y agua las dañará y reducirá su duración.

Las piezas de vinilo deben lavarse con el resto de la motocicleta y se les debe aplicar posteriormente un tratamiento para vinilo.

Los laterales de los neumáticos y el resto de los componentes de goma deben tratarse con un protector para goma para prolongar su duración.

 **ADVERTENCIA**

Los protectores de goma pueden ser resbaladizos y, si se utilizan en la banda de rodadura, provocar la pérdida de agarre y un accidente, con el consiguiente riesgo de lesiones o muerte. No aplique protector de goma a ninguna parte de la banda de rodadura.

ALMACENAMIENTO

Preparación para el almacenamiento:

- Limpie la motocicleta completamente.
- Accione el motor durante aproximadamente cinco minutos para calentar el aceite, apáguelo y vacíe el aceite de motor.

 **ADVERTENCIA**

El aceite del motor es una sustancia tóxica. Deshágase del aceite utilizado de la forma más adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para obtener información sobre los métodos autorizados de eliminación de residuos o el posible reciclaje.

- Introduzca aceite de motor nuevo.
- Vacíe el combustible del depósito de combustible mediante la bomba o sifón.

 **ADVERTENCIA**

La gasolina es muy inflamable y puede explotar en determinadas condiciones, con el consiguiente riesgo de quemaduras graves. Gire la llave de contacto a la posición “OFF”. No fume. Asegúrese de que el área esté bien ventilada y de que no exista riesgo alguno de que se produzcan llamas o chispas; esto incluye cualquier dispositivo con llama piloto. La gasolina es una sustancia tóxica. Descarte la gasolina de la manera adecuada. Póngase en contacto con las autoridades locales para disponer de métodos de desecho aprobados.

- Vacíe el sistema de combustible accionando el motor al ralentí hasta que el motor se cale. (Si se deja durante mucho tiempo, el combustible se descompone y podría obstruir el sistema de combustible.)
- Reduzca la presión del neumático en un 20 % aproximadamente.
- Coloque la motocicleta en una caja o soporte de manera que ambas ruedas queden por encima del suelo. (Si esto no es posible, coloque cartones debajo de cada rueda para evitar la humedad en la goma de los neumáticos.)
- Aplique aceite a todas las superficies metálicas sin pintar para evitar que se oxiden. Evite que penetre aceite en las piezas de goma o en los frenos.
- Lubrique la cadena de transmisión y todos los cables.
- Quite la batería y guárdela donde no esté expuesta a la luz solar directa, a la humedad o a temperaturas por debajo de cero grados. Mientras esté almacenada,

se aconseja aplicarle una pequeña carga (un amperio o menos) una vez al mes aproximadamente. Mantenga la batería cargada, sobre todo durante estaciones más frías.

- Ate bolsas de plástico alrededor de los silenciadores para evitar que penetre humedad.
- Coloque una lona sobre la motocicleta para evitar que se acumule suciedad y polvo.

Preparación tras el almacenamiento:

- Quite las bolsas de plástico de los silenciadores.
- Coloque la batería en la motocicleta y cárguela si es necesario.
- Rellene el depósito de combustible.
- Compruebe todos los puntos enumerados en la sección de Comprobaciones diarias.
- Lubrique los puntos que se indican en el apartado Lubricación general.

PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

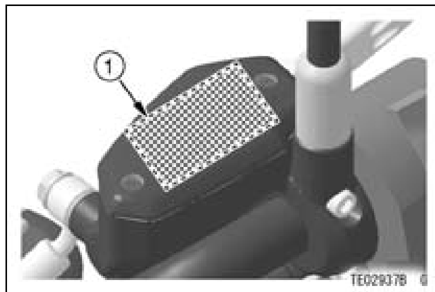
Para proteger el medioambiente, deseche de manera correcta las baterías, neumáticos, aceites y líquidos, u otros componentes de la motocicleta de los que deba deshacerse en un futuro. Diríjase a su concesionario autorizado Kawasaki o a la agencia de medioambiente para conocer el procedimiento de desecho adecuado. Esto también es válido para deshacerse de la motocicleta al final de su vida útil.

UBICACIÓN DE LAS ETIQUETAS

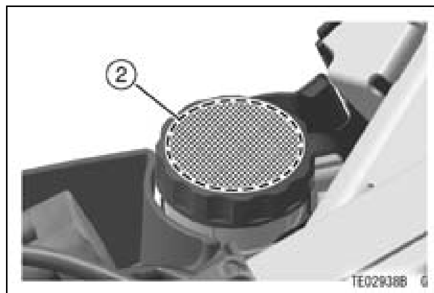
Todas las etiquetas de advertencia que lleva su motocicleta se repiten aquí. Lea las etiquetas de la motocicleta y entiéndalas perfectamente. Contienen información importante para su propia seguridad y la de cualquier otra persona que pueda utilizar la motocicleta. Por lo tanto, es muy importante que todas las etiquetas de advertencia de su motocicleta se encuentren en los lugares que se indican. Si alguna etiqueta falta, está rota o desgastada, obtenga una de recambio en su concesionario Kawasaki y colóquela en el lugar correcto.

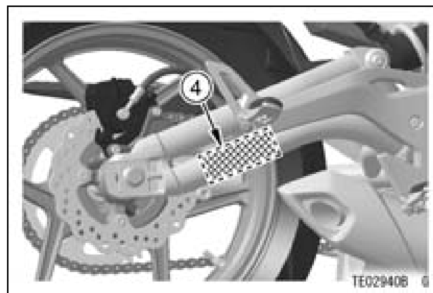
NOTA

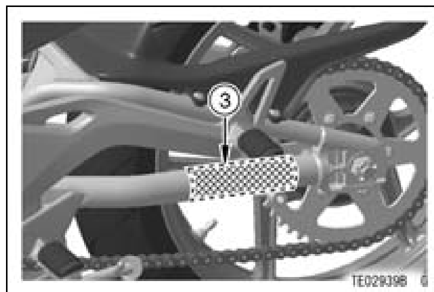
○ *A fin de facilitar la obtención de las etiquetas de recambio correctas en el concesionario, en las etiquetas de ejemplo que se muestran en este capítulo figuran los números de referencia.*



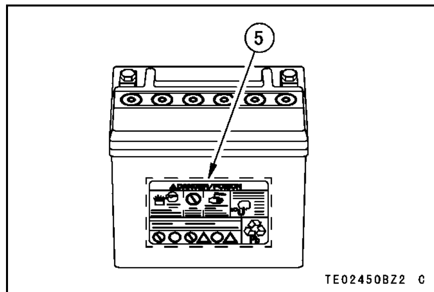
1. Líquido del freno (delantero)

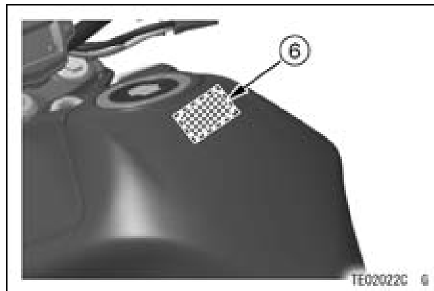






2. Líquido del freno (trasero)
3. Información importante sobre la cadena de transmisión
4. Datos de neumático y carga

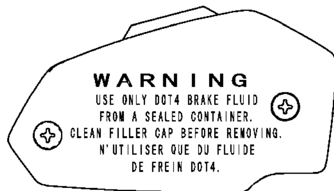






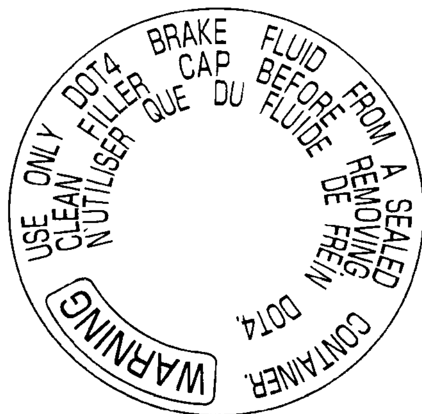
5. Peligro/veneno de batería
6. Gasolina sin plomo
7. Aviso de peligro del tapón del radiador

(1)



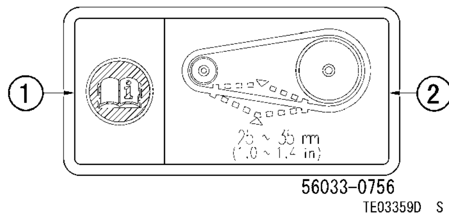
TE03841BN9 C

(2)



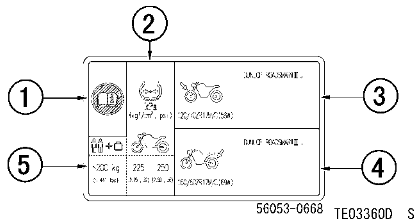
TE03097B S

(3)



1. **Lea el Manual del propietario.**
2. **Flojedad de la cadena de transmisión, consulte la página 136.**

(4)



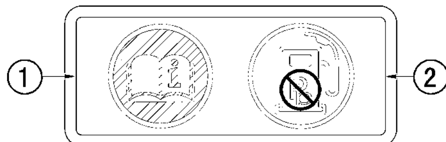
1. **Lea el Manual del propietario.**
2. **Presión del neumático, consulte la página 159.**
3. **Fabricante y tamaño del neumático delantero, consulte la página 163.**
4. **Fabricante y tamaño del neumático trasero, consulte la página 163.**
5. **Carga máxima, consulte la página 159.**

(5)



TE03481D S

(6)

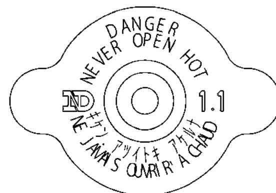


TE03361D S

1. **Lea el Manual del propietario.**
2. **Gasolina sin plomo, consulte la página 51.**

(7)

Inglés





Traducción al español

PELIGRO

NO ABRIR EN CALIENTE

TE03704D S

ER650EE
ER650FE





KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES, LTD.
Motorcycle & Engine Company
Part No. 99976-1812

Printed in Thailand

IT ES NL